

LE
MARCHÉ DE LA BANANE
DES COLONIES FRANÇAISES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 20 Mai 1939, à 14 heures

PAR

PIERRE GARANCE

Diplômé de l'École Libre des Sciences Politiques.

Président : M. Roger PICARD, professeur.

Assesseurs { *MM. NOYELLE, professeur,*
JAMES, professeur.

PARIS
LIBRAIRIE SOCIALE ET ÉCONOMIQUE
3, RUE SOUFFLOT

1939

LE
MARCHÉ DE LA BANANE
DES COLONIES FRANÇAISES

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LE
MARCHÉ DE LA BANANE
DES COLONIES FRANÇAISES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 20 Mai 1939, à 14 heures

PAR

PIERRE GARANCE

Diplômé de l'École Libre des Sciences Politiques.

Président : M. Roger PICARD, professeur.

Asseseurs { MM. NOYELLE, professeur,
JAMES, professeur.

PARIS
LIBRAIRIE SOCIALE ET ÉCONOMIQUE
3, RUE SOUFFLOT

1939



LE

MARCHÉ DE LA BANANE

DES COLONIES FRANÇAISES

INTRODUCTION

En 1930, la France achetait à l'étranger pour 1.300 millions de francs de fruits de toute espèce.

Ce chiffre est, à lui seul, l'indice d'une situation dont il est permis de s'étonner.

En effet, le sol national et celui des territoires de l'Empire sont susceptibles, par leur diversité, de produire en quantités considérables toutes les variétés de fruits. Il ne pouvait donc s'agir que d'un défaut d'organisation et d'un manque de méthode, résultant de l'absence d'une juste conception des possibilités offertes par l'Empire pour satisfaire les besoins de la Métropole.

Il fallut la menace croissante du déficit de notre balance commerciale, pour que l'attention se portât enfin sur cette anomalie.

C'est dans le domaine du commerce bananier que l'on a réussi le plus rapidement et le plus complètement à substituer des fruits coloniaux aux fruits provenant de l'étranger.

Au cours de l'année 1931, la valeur des bananes étrangères consommées en France atteignit 500 millions de francs. Le Parlement s'émut de cette situation. De leur côté, les planteurs comprirent que leurs efforts n'aboutiraient pas, s'ils restaient dispersés ; ce fut l'origine du *Comité Interprofessionnel Bananier* qui groupe, en plus des producteurs, les compagnies de transports maritimes et les commerçants intéressés.

Les résultats de l'action conjuguée de ce dernier organisme et des Pouvoirs Publics ont réussi à convaincre ceux-là mêmes qui s'étaient montrés les plus hostiles à une politique de soutien de notre production fruitière coloniale.

Depuis le début de 1937, en effet, les colonies françaises ravitaillent intégralement la Métropole. Toute une industrie nouvelle, qui occupe des milliers de travailleurs français et indigènes, a pris ainsi le jour. Mais un des côtés les plus remarquables de l'œuvre accomplie a sans doute été la création, dans une période de marasme pour l'ensemble de notre marine marchande, d'une flotte spécialisée qui ne comprend pas moins de vingt-sept unités.

*

* *

Nous avons divisé notre étude en trois parties.

Dans la première, nous examinons la situation, telle qu'elle se présentait avant que les Pouvoirs Publics eussent donné leur appui aux planteurs de bananes.

La seconde partie est consacrée à l'essor de la production coloniale.

Dans la troisième, enfin, nous avons réuni toutes les questions encore en suspens, après que la concurrence étrangère eut été définitivement écartée du marché.

Mais il nous a semblé que la connaissance préalable d'un certain nombre de notions était indispensable : nous les passons rapidement dans un chapitre préliminaire.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

NOTIONS GÉNÉRALES

SECTION I

LA BANANE ET LE BANANIER

Historique. — Le bananier est connu et cultivé depuis les temps les plus reculés. Certains auteurs ont même affirmé qu'il était l'Arbre du fruit défendu !

Quoi qu'il en soit, on s'accorde généralement à lui reconnaître une origine asiatique². De l'Asie méridionale, il s'est répandu en Afrique, mais les avis diffèrent

1. La matière de ce chapitre est principalement empruntée à l'ouvrage très complet de M. Kervégant : *Le bananier et son exploitation*. Société d'éditions maritimes et coloniales, Paris, 1935.

2. Ceci n'est d'ailleurs pas en contradiction avec la thèse de certains auteurs qui prétendent à l'existence du bananier en Amérique avant les voyages de Colomb. A. de Candolle écrit qu'en ce cas il croirait « à une introduction fortuite, pas très ancienne, par l'effet d'une communication inconnue avec les îles de la Mer du Pacifique ou avec la Côte de Guinée plutôt qu'à l'existence primitive et simultanée du bananier dans les Deux Mondes ». La vraisemblance de cette hypothèse a été confirmée par les recherches du professeur Rivet qui a donné des preuves linguistiques d'antiques migrations mélano-polynésiennes et australiennes en Amérique.

au sujet de l'époque de son apparition et des peuples qui l'y firent pénétrer.

Il suivit l'expansion arabe en Afrique du Nord et en Espagne. De ce pays, il fut introduit dans les îles Canaries par ceux qui les conquièrent et, les premiers, les cultivèrent ; à moins qu'il n'ait seulement été apporté par les esclaves qu'on y fit venir plus tard de la Côte de Guinée.

L'historien Oviedo rapporte enfin que le bananier fut transporté de l'archipel canarien à Saint-Domingue en 1516 par le P. Tomas de Berlanga, d'où il se serait répandu dans le Nouveau-Monde.

Distribution géographique. — Toutes les régions à température moyenne constante de 20° C et qui reçoivent de fortes quantités de pluies sont, en principe, propices à sa culture.

Ces conditions se trouvent généralement réunies dans les pays situés entre les parallèles 30° N. et 31° S. de l'Equateur. Il est cependant certain que des circonstances climatiques locales peuvent intervenir pour modifier ces limites : c'est ainsi qu'on trouve des bananiers en Sicile et aux Açores.

Les principaux centres producteurs qui intéressent le commerce européen sont, en Amérique, les pays de l'Amérique Centrale et les Antilles, la Colombie et le Brésil ; en Afrique, la Guinée Française, la Côte d'Ivoire, le Cameroun, la Somalie Italienne et les îles Canaries, où chacun sait qu'une importante industrie bananière s'est développée.

Variétés. — Les bananiers se rangent dans la famille des Musacées et le plus grand nombre appartient au genre « *Musa* » qui renferme environ quatre-vingts espèces. Deux de celles-ci seulement retiendront notre attention : la *Musa Sapientium* et la *Musa Nana Lour*, que d'autres appellent *Musa Sinensis*. La première donne un grand nombre de variétés. C'est à elle qu'appartiennent en particulier la banane de la Guadeloupe dite *pouyat* ou *poyot* et la *Gros-Michel* cultivée à la Martinique. Celle-ci est une grande banane d'aspect jaune verdâtre, anguleuse, à peau épaisse, ce qui facilite son transport. La chair en est ferme, blanche, parfumée, mais plus farineuse que celle de la *Musa Sinensis*. Les régimes de sept à neuf mains comportent jusqu'à cent soixante fruits et pèsent près de vingt kilogrammes. La plante atteint en moyenne quatre mètres de haut, mais parfois sept mètres si les conditions de végétation sont très favorables.

La *Musa Nana Lour* ou bananier nain est aussi appelée bananier de Chine, du nom de son lieu d'origine et bananier des Canaries, de celui du pays où naquit sa culture commerciale. Cette espèce est très rustique ; elle se développe rapidement et fructifie plus vite que la *Musa Sapientium*. La taille du bananier ne dépasse pas dans certains cas un mètre cinquante ; de ce fait, il résiste mieux au vent. Les fruits sont charnus, beaucoup moins anguleux que ceux de l'espèce précédente, plus courts, très jaunes à maturité. La pulpe est très parfumée, beaucoup plus fine et fondante que celle de la *Gros Michel* ; aussi les Européens la préfèrent-ils.

La banane dans l'alimentation. — La valeur nutritive de la banane a été fort débattue. Certains l'ont prétendue comparable à celle d'un *beefsteak* (Labbé). D'autres ont vu, au contraire, en ce fruit, la source de troubles colitiques (Goiffon). Ces deux opinions sont également exagérées. Les troubles constatés provenaient sans doute de l'ingestion de bananes insuffisamment mûres, contenant encore de notables proportions d'amidon ; et si, d'autre part, la banane ne peut être considérée comme un aliment complet, il n'en reste pas moins qu'elle supporte avantageusement la comparaison avec les autres fruits.

Outre son emploi comme fruit de dessert, la banane est susceptible d'entrer dans de nombreuses préparations culinaires, crue ou cuite, directement ou après réduction en farine. Elle peut également être consommée sous forme de bananes sèches ou figues de bananes, qui constituent une préparation intéressante pour les régions tropicales trop éloignées des centres de consommation de bananes fraîches ou qui ne disposent pas de moyens de transport idoines. La distillation des moûts fermentés permet enfin d'obtenir un alcool de bouche de bonne qualité, ressemblant au whisky. Cette production présente un intérêt médiocre dans le cas du marché français ; l'appoint d'un alcool carburant serait, par contre, intéressant et de bons résultats dans ce sens ont dès maintenant été obtenus.

SECTION II

LE COMMERCE DE LA BANANE ET SA TECHNIQUE

Historique. — La première importation de bananes dans une région tempérée eut lieu en 1804, année où le schooner *Reynard* apporta trente régimes de Cuba à New-York. Son exemple fut suivi et, à des intervalles irréguliers, des goélettes arrivèrent avec de petits chargements que les capitaines vendaient généralement eux-mêmes. La *New-Orleans and Bay Island Fruit Company* fut, vers 1870, la première Société à s'intéresser à ce trafic ; elle dura moins de deux ans.

Les véritables fondateurs de l'industrie bananière furent, après l'Allemand Carl August Frank, l'ingénieur Minor C. Keith et le capitaine Lorenzo D. Baker. Ce dernier, propriétaire du schooner *Telegraph*, cherchait du fret au retour d'un voyage au Venezuela ; il s'arrêta à Port-Antonio (Jamaïque) et, n'ayant rien trouvé de mieux, se décida à faire le plein des cales avec des bananes en vrac. Le chargement arriva en bon état à Boston ; les fruits trouvèrent acquéreurs et, mis en goût, Baker se livra dès lors régulièrement à ce genre de trafic. La *Boston Fruit Company* naquit de la fusion de l'organisme créé par lui à la Jamaïque avec la Maison de commission qui se chargeait de la vente à Boston. Elle se transforma en Société Anonyme en 1880 et prit une grande extension.

La *Boston Fruit Company* n'était pas seule à s'intéres-

ser à ce commerce ; dans les dernières années du XIX^e siècle, on ne comptait pas moins de cent quatorze firmes s'occupant de l'importation des bananes aux Etats-Unis. Elles subirent des fortunes diverses, jusqu'au moment où elles s'agglomérèrent sous la dénomination de *United Fruit Company*.

Fondée en mars 1899 au capital nominal de vingt millions de dollars, celle-ci est devenue une colossale organisation, qui possède des propriétés foncières, du matériel de transport et des installations diverses représentant une valeur globale supérieure à cent millions de dollars.

L'Europe n'a connu la banane qu'à une date récente. Ceci provient de l'éloignement des centres producteurs, à l'exception des îles Canaries.

Les premières introductions commerciales de bananes en Angleterre furent de petits chargements provenant des Açores, en 1878, et des îles Canaries, à partir de 1882. En 1884, le total des importations n'était encore que de dix mille régimes environ. Ce n'est qu'en 1892 que les importations anglaises commencèrent à prendre une certaine importance sous l'impulsion de deux Compagnies de navigation, la *Elder, Dempster and Co* et la *Fyffe, Hudson and Co*. Pendant les dix années qui suivirent, la banane, de fruit de luxe qu'elle était se transforma progressivement en fruit populaire.

En 1896-1897, M. C. Keith essaya d'introduire la banane d'Amérique Centrale sur le marché européen, mais cette tentative n'aboutit pas. En 1900, le Gouvernement britannique décida de subventionner, durant

une période de dix ans, la Compagnie *Elder Dempster* pour qu'elle mette en service sur la ligne de la Jamaïque des navires aux cales réfrigérées, susceptibles de transporter au moins vingt mille régimes par quinzaine. Cette Compagnie fusionna en 1901 avec la firme *Fyffe Hudson and Co* pour former la *Elders and Fyffes Ltd*, dont les débuts furent difficiles en raison de l'imperfection des systèmes de réfrigération employés et surtout peut-être des cyclones qui ravagèrent les plantations.

Le résultat de ses déboires fut qu'en 1902, la *Elders and Fyffes Ltd* dut s'associer avec la *United Fruit Company* dont, à partir de 1910, elle ne devait plus être qu'une filiale. Au cours de la guerre, elle profita des difficultés, dans lesquelles se trouvaient engagés les planteurs canariens par suite de l'arrêt de leurs exportations, pour affermer à des prix très avantageux une grande partie de leurs terres. La *United Fruit Company* a pu ainsi présenter pendant longtemps les caractères d'un véritable trust mondial de la banane.

Ce n'est qu'à la faveur de la politique protectionniste de ces dernières années que les nations européennes, et particulièrement la France, se sont libérées de son emprise en encourageant le développement de la culture du bananier dans leurs possessions d'outre-mer.

Le problème de la conservation des fruits. — Si bref que soit l'exposé précédent, il en résulte néanmoins que les progrès du commerce bananier ont, dans une large mesure, suivi ceux de l'industrie des transports maritimes. En effet, le temps qui s'écoule entre la récolte des

fruits et leur livraison aux consommateurs ne peut évidemment dépasser la durée de leur conservation. C'est donc la mise en service de navires à vapeur, plus rapides que les anciens voiliers et moins soumis qu'eux aux perturbations atmosphériques, qui a d'abord permis l'extension du marché de la banane.

Mais les grandes Compagnies, qui s'étaient fondées à la faveur de ce premier progrès, ont compris qu'il ne suffisait pas et se sont efforcées de prolonger le temps de la conservation. Le procédé le plus simple est certainement de cueillir les régimes à un point éloigné de celui de maturité, mais on ne peut aller très loin dans cette voie sous peine de les voir mûrir mal ou même ne pas mûrir du tout. Il est donc nécessaire de ralentir l'évolution des fruits par des moyens appropriés, qui lui permettent de reprendre son processus normal après le débarquement.

Ce résultat est obtenu en maintenant les bananes, pendant toute la traversée, à une température sensiblement constante, voisine de 12° C ; l'évacuation des éthers et de l'acide carbonique dégagés par les fruits doit être, d'autre part, convenablement assurée. Au-dessus de 12°, les bananes mûrissent rapidement et risquent d'arriver avariées ; au-dessous, elles « attrapent un coup de gel » et deviennent impropres à la consommation.

Pour répondre à ce programme, les cales des navires affectées à leur transport, doivent être isolées, réfrigérées, ventilées et fractionnées en compartiments. Une cargaison de fruits se présente en effet rarement comme

un tout homogène, parvenu au même point de maturité, évoluant à bord avec la même rapidité. Il est donc nécessaire de pouvoir fractionner le chargement en nombreux lots, surveiller ces lots séparément et appliquer à chacun d'entre eux le traitement thermique le mieux approprié.

Un des points les plus délicats à bien régler est la température à laquelle il faut refroidir les cales avant l'embarquement des fruits. Ceux-ci arrivent souvent de terre à une température voisine de 30°, munis par conséquent d'un « volant de chaleur » considérable. En général, on refroidit la cale, pendant 48 heures avant l'embarquement, à + 8°. Les fruits perdent ainsi progressivement leurs calories et l'équilibre de la circulation d'air s'établit peu à peu à + 12°, température que l'on maintient pendant toute la traversée. Lorsque les navires rejoignent en hiver leur port de déchargement, on est parfois obligé de réchauffer l'air introduit dans les cales, au lieu de le refroidir.

Le refroidissement est obtenu au moyen de puissants ventilateurs, qui refoulent l'air pris à l'extérieur à travers des batteries frigorifères dans lesquelles circule soit de la saumure, refroidie elle-même par une machine frigorifique, soit du gaz ammoniac détendu. Ensuite, l'air est amené dans les divers compartiments par des gaines, situées à tribord et à babord des cales et entrepôts, ou bien encore par des tuyaux débouchant directement dans les cales. Dans le premier cas, il est possible au personnel qui circule dans les gaines, d'exercer une surveillance directe, thermométrique, visuelle et

olfactive sur chaque compartiment, d'y pénétrer au besoin, de régler à la main les trappes d'arrivée et de sortie d'air. Dans le second cas, on est obligé de se fier à des thermomètres, plongés dans la masse des fruits et dont les indications s'inscrivent à distance sur des enregistreurs placés sur la passerelle.

De toute manière, la circulation d'air se fait en circuit fermé, avec dérivation installée à demeure pour assurer l'évacuation d'acide carbonique et le renouvellement de l'air dans une proportion indiquée par l'expérience.

En même temps que le commerce bananier s'adjoignait des navires adaptés à leur but, la technique des opérations de chargement et de déchargement s'améliorait.

A l'origine, les régimes étaient pris dans l'entrepôt par des indigènes, qui les chargeaient sur leur tête, ou se les passaient de l'un à l'autre en faisant la chaîne, et les déposaient dans les cales. Même si les régimes étaient placés dans des caisses, comme cela est nécessaire pour les « bananes de Chine » plus fragiles, ces nombreuses manipulations augmentaient les risques de meurtrissure et allongeaient exagérément la durée des escales. C'est pourquoi, on a généralement substitué à ces méthodes primitives des appareils automatiques à tapis sans fin, qui permettent en outre de décharger les navires à l'abri des intempéries.

En ajoutant enfin que les entrepôts, à la colonie et au port de débarquement, sont également ventilés et maintenus à une température constante et que la dernière

phase du transport s'effectue en wagons isothermes, on achève la description sommaire des conditions particulièrement favorables, dans lesquelles les fruits voyagent le plus souvent aujourd'hui.

PREMIÈRE PARTIE

LE MARCHÉ FRANÇAIS JUSQU'EN 1932

CHAPITRE PREMIER

APERÇU HISTORIQUE ET STATISTIQUE

SECTION I

LES PREMIÈRES IMPORTATIONS

Le bananier fut introduit en France, vers 1690, à titre de curiosité végétale. Il fallut attendre deux siècles encore, avant qu'arrivent les premières bananes destinées à la consommation. Le chiffre des importations annuelles fut d'abord réduit ; en 1890, il atteignait à peine mille régimes. Dès ce moment, d'ailleurs, il devait augmenter régulièrement :

1890.....	1.000 régimes.
1897.....	5.000 —
1900.....	18.000 —
1901.....	50.000 —
1904.....	250.000 —
1907.....	300.000 —
1908.....	380.000 —
(5.697.600 kg.)	

Jusqu'alors, la banane était un fruit de luxe, rare et cher. Son prix étant tombé, en 1908, à 0 fr. 15 et même

à 0 fr. 05, elle se démocratisa et le rythme des importations s'accéléra jusqu'à l'été de 1914 :

1908.....	5.697.600 kg.
1909.....	9.097.100 —
1910.....	13.522.600 —
1911.....	17.813.300 —
1912.....	24.006.700 —
1913.....	33.702.000 —

La guerre devait briser cet élan :

1914.....	25.936.700 kg.
1915.....	30.020.800 —
1916.....	29.506.000 —
1917.....	5.445.200 —
1918.....	8.213.200 —

Le brutal effondrement des deux dernières années est dû à l'activité redoublée des sous-marins ennemis.

Pendant toute cette période, la place occupée par la production coloniale dans ce commerce nouveau fut très réduite, presque insignifiante. En 1913, nos Antilles envoyaient vers la Métropole 61.000 kilogrammes de fruits et la Guinée, 5.300 kilogrammes, le tout représentant seulement 0,10 % de la consommation française.

Ce sont les bananes des Canaries qui furent d'abord vendues en France. Elles venaient d'Angleterre par le port de Dunkerque, et le principal artisan de leur diffusion dans notre pays fut L. Hollier, de la *Elders and Fyffes Ltd*. Ces voyages successifs majoraient considérablement leur prix de vente. La baisse, survenue en 1908, résulte de ce que, depuis cette date, on les a importées directement des îles.

En 1910, les bananes entraient par Dunkerque, Le

Havre, La Rochelle-La Pallice et Marseille. Dans ce dernier port, les Transports maritimes à vapeur débarquaient pendant la saison de 4 à 5.000 régimes par mois; mais Dunkerque venait en tête avec 8 à 9.000 régimes tous les quinze jours, en saison, et 4 à 5.000, hors saison, apportés des Canaries par les navires de la ligne spéciale *Otto Thoresen*.

Les premières bananes de l'Amérique Centrale, destinées à l'Europe continentale, arrivèrent à Anvers, d'où la France, comme la Belgique, la Hollande et l'Allemagne, les reçut par wagons spéciaux.

SECTION II

L'APRÈS-GUERRE

Les hostilités terminées, le commerce bananier ne retrouva pas immédiatement son importance. La flotte spécialisée était désorganisée ; des navires avaient été coulés. Cependant, le courant des importations reprit peu à peu et, chaque année, son ampleur s'accrut davantage :

1919.....	10.000 tonnes.
1920.....	12.000 —
1921.....	24.000 —
1922.....	25.000 —
1923.....	46.000 —
1924.....	55.000 —
1925.....	70.000 —
1926.....	62.000 —
1927.....	80.000 —
1928.....	111.000 —
1929.....	127.000 —
1930.....	184.000 —
1931.....	214.000 —

Au cours de ces années, comme avant la guerre, la majeure partie des importations fut d'origine étrangère. On doit cependant noter un certain progrès dans les quantités de bananes de provenance coloniale. En 1924, il en était entré 1.500 tonnes environ, représentant 2,72 % de la consommation sur le marché français ; ce pourcentage a régulièrement augmenté par la suite :

1928.....	4.386 tonnes.	3,95 %
1929.....	5.260 —	4,12 —
1930.....	8.405 —	4,57 —
1931.....	13.148 —	6,14 —

Ces chiffres auraient pu être plus considérables. La production annuelle aux colonies avait en effet suivi une progression beaucoup plus rapide. Il en avait été de même pour le contingent de bananes exportables, différent de la production annuelle, qui comprend en plus les fruits obligatoirement réservés à la consommation sur place, en raison de leur qualité, de leur aspect, et aussi des besoins locaux.

Ce désaccord entre contingent exportable et exportations réelles vient surtout de la médiocrité des moyens de transports maritimes à la disposition des planteurs. Les Compagnies de navigation étrangères s'étaient empressées de mettre en service des bateaux aménagés ; certaines, comme la *Fred Olsen Line* à Dieppe, avaient installé dans les ports, à l'usage de leur clientèle, des appareils de manutention et des hangars abritant des voies ferrées. Les Sociétés françaises, au contraire, n'ont pas immédiatement compris l'aide qu'elles pouvaient apporter aux colonies pour le développement de cette

richesse. « J'ai, de mes yeux, vu, écrit M. Rondet-Saint « en 1930, lors de mon passage à Konakry, embarquer « sur le pont d'un grand paquebot deux montagnes de « caisses : l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, en pleine « obscurité (entre minuit et deux heures du matin), quel- « ques-unes écrasées au cours des manipulations, quel- « ques autres tombées à l'eau. Et c'est avec ce char- « gement bizarre, arrimé tant bien que mal en cours de « route, que le grand paquebot s'est dirigé vers la « France, exposant ses bananes au soleil brûlant de Da- « kar pour, peu à peu et l'hiver ayant été très rude cette « année-là, les soumettre à la glaciale température de « nos régions ¹. » Après cette description peu encourageante, M. Rondet-Saint se demande si, dans ces conditions, nos planteurs peuvent espérer lutter efficacement contre leurs concurrents.

La crise économique, à ses débuts, devait permettre aux exportateurs antillais de résoudre provisoirement ce problème du transport. Ils purent disposer de navires étrangers à la recherche de fret. Mais le resserrement de la consommation aux Etats-Unis et en Angleterre incita de puissantes firmes, telles que la *Elders and Fyffes Ltd* à se tourner vers notre marché. Les importations de toute provenance se multiplièrent. Celles du Guatemala, nulles en 1930, atteignirent 18.500 tonnes pour les dix premiers mois de 1931.

La loi du 2 mars 1928 avait porté les droits de douane sur le quintal de bananes étrangères de 5 fr. 10 à 20 fr..

1. *Je sais tout*, octobre 1930, p. 444.

au tarif minimum et à 40 francs au tarif général. Cette mesure fut sans résultat.

Devant cet afflux de fruits, les cours ne purent se maintenir. Le prix de la banane, port français, oscillait depuis longtemps entre 3 fr. 50 et 4 fr. 75 le kilogramme. Il tomba rapidement à moins de 2 francs, pour se stabiliser, au mois de novembre 1931, entre 1 fr. 45 et 1 fr. 65 ; certains lots étaient même réalisés parfois à 1 franc le kilogramme, alors que le prix de revient, pour la banane martiniquaise, s'établissait, c. a. f., à 1 fr. 65 environ.

On a parlé, à ce sujet, de dumping systématique et de manœuvres de l'étranger contre la banane française. Il est possible, en effet, comme l'affirme M. Théry¹, que la *Elders and Fyffes Ltd*, en particulier, ait vu, dans cette politique de bas prix, un moyen « d'étouffer dans l'œuf » des rivaux pouvant quelque jour devenir gênants. En tous cas, la dépréciation de la peseta et, par la suite, de la livre sterling, lui permit, ainsi qu'aux Syndicats canariens, d'abaisser ses tarifs sans être trop éprouvée. Dans le même temps, les colons français devaient faire face aux charges nouvelles que leur imposait l'aménagement de leur équipement.

La situation, pour eux, devenait catastrophique.

1. *Institut colonial du Havre*. Bulletin mensuel, février 1932, p. 12.

CHAPITRE II

LES COMPAGNIES ÉTRANGÈRES EN FRANCE

SECTION I

LA « ELDERS AND FYFFES LTD »

Dans les pages précédentes, le nom de la puissante Société anglo-américaine revient souvent. Il nous semble utile d'ajouter quelques précisions à ce que nous en avons déjà dit.

La banane *Fyffes* a occupé, dans la consommation française, une place de choix, inférieure cependant à celle de la banane des Canaries. Le tableau ci-dessous des importations de la France par pays d'origine le prouve :

	CANARIES ¹	AUTRES PAYS ÉTRANGERS (90 % par <i>Fyffes</i>).
1926.....	48.570.300 kg.	11.043.300 kg.
1927.....	62.547.900 —	14.273.000 —
1928.....	86.581.600 —	20.224.200 —
1929.....	89.436.500 —	33.077.300 —
1930.....	135.490.600 —	40.046.800 —
1931.....	150.334.400 —	50.604.400 —

1. Jusqu'en 1931 inclus, les statistiques douanières confondaient les importations provenant des îles Canaries avec celles d'Espagne. En 1932, elles étaient réunies avec celles de la rubrique « autres pays d'Afrique », et, en 1933, avec celles du Maroc espagnol.

Nous avons vu, il est vrai, que la *Elders and Fyffes Ltd* contrôle, depuis la guerre, 15 à 20 % de la production canarienne.

Son importance vient surtout de la perfection de son organisation. Elle a, en effet, su réaliser la concentration de toutes les opérations de production, de transport et de vente ; elle détient tous les maillons de la chaîne, qui unit le planteur au consommateur.

La flotte de la *Elders and Fyffes Ltd* comptait, en 1931, 36 bateaux frigorifiques distribuant chaque année, à travers le monde, plus de 60 millions de régimes. Bientôt après la guerre, Rotterdam avait supplanté Anvers comme lieu de déchargement de ces navires. Les Compagnies belges de chemins de fer n'avaient pas nettement perçu ce qu'un semblable appoint pouvait apporter au mouvement ferroviaire et maritime dans leur pays. Les Hollandais, au contraire, avec leur sens aigu des affaires, se rendirent aussitôt compte des avantages qu'entraînerait l'introduction chez eux d'un trafic aussi important. Les chemins de fer néerlandais répondirent aux directives qui leur étaient suggérées en mettant à la disposition des importateurs le matériel nécessaire, d'ailleurs transformé bien simplement et à peu de frais ; ils surent établir un synchronisme parfait entre leurs horaires et les arrivages par voie maritime. Si bien qu'en peu de temps, ils devinrent possesseurs d'une sorte de monopole pour l'Europe.

La création d'une filiale française de la *Elders and Fyffes Ltd* date du 11 janvier 1922. Elle reçut, de la Société anglaise, l'exclusivité pour la vente de ses fruits

en France, Colonies et Protectorats et s'établit à Saint-Ouen (Seine).

Au mois de mai 1931, les bananes *Fyffes* commencèrent à être importées directement au Havre, à raison de 40 à 45.000 régimes par semaine, contre 25.000, pendant le même temps, quand elles venaient de Rotterdam.

L'effort publicitaire de cette firme dans le but de développer la consommation fut considérable. S'inspirant des méthodes employées par la *United Fruit Company* aux Etats-Unis, elle multiplia les articles dans la presse, les affiches et les causeries radiophoniques. Certains lui reprochent de n'avoir pas toujours été d'une absolue correction dans sa campagne contre les fruits coloniaux. Quoi qu'il en soit, quand, par la suite, elle dut abandonner le marché français, cette propagande en faveur de la banane, qu'elle était à peu près seule à mener, cessa presque complètement. En dehors de toute autre cause, cela ne fut pas sans effet sur la baisse de consommation qui se produisit alors.

SECTION II

LES SYNDICATS CANARIENS

Les mêmes raisons, qui firent des îles Canaries les premières exportatrices vers l'Europe, devaient leur conserver une place privilégiée parmi les pays producteurs de bananes. Leur proximité des côtes européennes, en

même temps qu'elle réduisait en leur faveur le coût du fret, rendait moins nécessaire l'emploi de bateaux aménagés spécialement. Leur situation sur les routes maritimes, qui relient l'Amérique du Sud à l'Ancien Continent, a permis, d'autre part, aux planteurs d'utiliser la place disponible à bord des nombreux navires, qui relâchent dans leurs ports pour se ravitailler.

Cet immense avantage s'accompagne, pourtant, d'inconvénients assez sérieux. Situées à la limite de la zone de culture du bananier, les Iles se trouvent dans des conditions climatiques imparfaites. La pluviométrie y est faible. Presque toute la pluie tombe pendant l'hiver et l'irrigation, nécessaire pendant huit mois de l'année, est coûteuse. La surface cultivable est, de plus, limitée, les terres à bananes n'occupant guère que 4.000 hectares. Le sol, enfin, est assez pauvre et la culture intensive, à quoi il est soumis depuis le début, oblige à l'emploi de doses massives d'engrais chimiques.

Malgré ces difficultés, les rendements obtenus sont, dans certaines îles, considérables.

Il faut ajouter que, si la culture est méthodiquement organisée, la présentation des fruits est également parfaite. Les régimes sont classés en qualités standardisées et emballés soigneusement dans des caisses à claire-voie spécialement marquées. Les producteurs ont, en outre, été favorisés par la valeur très basse de la peseta, dont le cours atteignait seulement, à la fin de l'année 1931, 42 % du cours moyen de 1929. Ils ont aussi bénéficié du fait que la plupart des importateurs en gros, étant de nationalité espagnole, favorisaient tout naturel-

lement leurs compatriotes, en s'approvisionnant plus volontiers auprès d'eux.

Cependant, la production de la Guinée apparut rapidement aux planteurs de l'Archipel, comme une menace dangereuse pour l'avenir sur les marchés européens. Dans un communiqué à la presse, le Syndicat agricole du nord de l'île de Grande Canarie, qui représente 75 % des producteurs exportateurs de l'île, n'hésita pas à qualifier les décisions à prendre, de mesures de « défense patriotique ¹ » !

1. Journal *El Sol*, 16 novembre 1930.

CHAPITRE III

LA BANANE COLONIALE

SECTION I

ANTILLES

La production bananière est traditionnelle dans nos colonies antillaises, mais elle y a longtemps gardé un caractère familial, restant destinée seulement à la consommation locale. Cette place secondaire était due aux difficultés du transport vers la Métropole, ainsi qu'à la concurrence de la canne à sucre.

Malgré l'insuffisance de ses rendements dans une terre épuisée par une longue culture, la canne à sucre était préférée en raison des bénéfices plus certains qu'elle procurait. Elle fournit, à la fois, le sucre comme produit principal et le rhum, issu des mélasses, comme sous-produit ; c'est là un premier avantage. Les sucres et les rhums coloniaux jouissaient, à leur entrée en France, de privilèges douaniers, certainement justifiés, mais vraiment exceptionnels en comparaison des droits sur les bananes étrangères. Ces droits, de 20 francs par quintal, ne devaient pas inciter les grandes exploitations à planter des bananiers, alors qu'à la même époque, la

marge de protection était, pour les sucres, de 100 francs par quintal et que les rhums étaient exemptés des droits d'entrée de 550 francs par hectolitre d'alcool pur, dans la limite, il est vrai, des contingents établis depuis la guerre.

Cependant, quand, au début du xx^e siècle, la crise des industries sucrière et rhumière devint aiguë, on songea à tirer parti de cette richesse complémentaire. Les récoltes furent poussées, et, vers 1907, la capacité de vente à l'extérieur monta à quelques milliers de quintaux par an pour l'ensemble des deux colonies. Mais, dès 1910, de cruelles déceptions furent éprouvées ; un souci insuffisant de procéder aux sélections opportunes, le manque de discipline des planteurs pour régulariser leurs chargements et une absence totale de liaison avec les organes commerciaux des marchés acheteurs rendirent inefficace l'effort tenté.

Et la monoculture continua à prédominer. Dans une intervention à la tribune du Sénat, le 15 mars 1928, M. Henry Bérenger mettait l'Assemblée en garde contre les périls d'une pareille politique, « laquelle, au point de vue social aboutit toujours à la trop grande propriété et aux prolétariats industriels, tandis que la polyculture permet à la petite propriété de se développer ». Expliquant qu'aux Antilles, et plus particulièrement à la Guadeloupe dont il est le représentant, les bananeraies sont une des formes de cette petite propriété agricole, au même titre que les caféières et les cacaoyères, il demandait que la Compagnie Transatlantique jetât un regard favorable sur nos colonies américaines

et prêtât son aide à la fois aux producteurs et aux exportateurs¹.

C'est qu'à la suite des nouveaux essais, tentés aussitôt après la guerre, l'attention des planteurs s'était concentrée sur cette question des transports maritimes. Constatant que les armateurs n'enlevaient qu'une partie de leurs fruits, ils réclamaient la mise à leur disposition d'un fret beaucoup plus abondant. Le Ministre des Travaux Publics avait voulu leur donner satisfaction en faisant insérer, dans le cahier des charges de la Compagnie Générale Transatlantique, que : « les navires à construire devaient posséder les installations « de ventilation reconnues nécessaires pour le transport « des denrées périssables et notamment des bananes ». Malgré tout, le volume des cales réservées aux planteurs restait très réduit :

Paquebot	<i>Guadeloupe</i>	1.056 m ³ .
—	<i>Cuba</i>	1.870 —
—	<i>Pérou</i>	327 —
—	<i>Pellerin-de-Latouche</i>	420 —
—	<i>Flandre</i>	422 —

La Compagnie se refusait à prévoir des espaces plus grands dans les cales de ses courriers et, encore plus, à mettre en service des bateaux fruitiers, tant que « l'incertitude régnerait encore quant à la production de la « banane aux Antilles ». Les planteurs, de leur côté, ne pouvaient songer à étendre leurs cultures, sans être as-

1. Voir, dans le même sens, la protestation de M. Candace à la Chambre des Députés, séance du 26 janvier 1928.

surés de trouver les navires capables d'enlever toute leur production.

Nous verrons comment, dans les deux cas de la Guadeloupe et de la Martinique, ils réussirent à sortir partiellement de ce cercle vicieux.

I. — *Guadeloupe.*

On peut considérer trois périodes dans l'histoire du bananier en Guadeloupe : la première, avant 1921 ; la seconde, de 1921 au cyclone de 1928 ; la troisième, après le cyclone.

Pendant la première période, le bananier ne faisait pas l'objet d'une culture spéciale. On le trouvait surtout dans les plantations de caféiers et de cacaoyers, où il servait d'abri temporaire. On ne portait pas alors une très grande attention au choix des variétés ; il suffisait que le fruit fût comestible.

En 1921, une active propagande fut entreprise dans la colonie en faveur de l'exportation de la banane. Le choix se porta sur la variété dite *payot*, parce que ce fruit, excellent par lui-même, est pourvu d'une peau épaisse lui permettant de supporter un long voyage. On commença donc à s'occuper plus spécialement de cette variété qui, peu à peu, supplanta les autres dans les caféières et les cacaoyères. Quelques plantations particulières de bananiers furent même entreprises, timidement en raison du manque de moyens de transports.

Des résultats assez remarquables n'en furent pas moins obtenus :

1921.....	0,5 tonnes.
1922.....	35 —
1923.....	515 —
1924.....	604 —
1925.....	905 —
1926.....	1.431 —
1927.....	1.342 —

Alors vint le cyclone du 12 septembre 1928. Toutes les cultures furent plus ou moins atteintes. Mais, tandis que les arbres furent mutilés, brisés, souvent même arrachés, les plantes herbacées furent simplement couchées et sectionnées au sommet. Un mois plus tard, presque tous les bananiers reprenaient leur végétation. On s'empressa donc de remplacer, dans les plantations de cacao-yers et de caféiers, les pieds manquants par le *pyot*. Il y avait une autre raison d'agir de la sorte : le mauvais état des cultures vivrières, après la catastrophe, incitait encore davantage à développer celle d'un fruit, qui peut très utilement contribuer à l'alimentation et procure un revenu presque immédiat. Les exportations, après un temps de recul compréhensible, devaient donc s'accroître rapidement :

1928.....	1.250 tonnes.
1929.....	530 —
1930.....	2.278 —
1931.....	4.290 —

Pourtant la question des transports n'était pas résolue. On avait prévu, au nombre des prestations alle-

mandes en nature accordées à la colonie, la fourniture d'un ou même deux bateaux fruitiers. C'eût été une excellente solution ; pendant la durée de leur construction, les planteurs auraient, en effet, eu le temps de développer leurs plantations. Des difficultés devaient malheureusement apparaître. L'idée avait prévalu que la Colonie, ayant acquis ces navires, les retrocéderait à la Compagnie subventionnée ou, tout au moins, les lui laisseraient en gérance. A ce point l'accord ne put se faire entre les planteurs et la Compagnie. Celle-ci réclamait des cargos de 13.000 tonnes, avec un volume utilisable pour bananes de 5.000 tonnes seulement. Elle prévoyait même la substitution à ces cargos aménagés, beaucoup trop grands, de paquebots non aménagés, dans le cas où un minimum de chargement ne serait pas atteint.

Les planteurs voulaient, avec raison, des cargos fruitiers adaptés à leurs besoins et à leurs desseins et non à ceux de la Compagnie Transatlantique ; ils s'adressèrent donc à des affréteurs étrangers. Ils purent en trouver, qui acceptèrent de dérouter sur Basse-Terre certains de leurs navires spéciaux, affectés au transport des bananes de l'Amérique Centrale. Les premiers voyages se firent aux risques et périls des planteurs ; les régimes, chargés en vrac dans des cales aérées et refroidies, furent débarqués à Hambourg, où ils arrivèrent en bon état.

En même temps, on enregistrait une autre tentative, toujours avec l'aide de navires étrangers, mais affrétés par un groupe français du Havre. Cette expérience

aboutit à un échec, provenant de l'emploi de cales simplement ventilées ou bien, peut-être, du point de maturité trop avancé des fruits.

En 1931, un nouvel essai était en cours. Un groupement français s'était constitué, la *Banane des Antilles françaises*, qui passait avec les planteurs des contrats prévoyant l'achat et l'enlèvement périodique de leur récolte. Celle-ci était transportée sur les bateaux spéciaux de la *Leyland Line*, faisant le service de la Colombie, et déroutés sur Basse-Terre. Les risques de la traversée et les aléas de la vente en France étaient, cette fois, à la charge du groupement acheteur.

Il faut bien dire que, les bananes de la Guadeloupe étant beaucoup moins régulières que celles des Canaries et sans classification aucune, leur vente était plus difficile.

II. — Martinique.

L'exportation de la banane débuta, dans l'île, vers 1907. A cette date, la Compagnie Générale Transatlantique avait aménagé sur deux de ses courriers des cales réfrigérées en vue du transport des fruits. Trois ans plus tard, elle mettait en service deux nouveaux bateaux pourvus des mêmes installations. Malheureusement, l'indifférence relative des planteurs ne permit pas d'avoir un fret suffisamment important : de 20 tonnes en 1907, il atteignait seulement 204 tonnes en 1910.

Au cours des hostilités, les navires ci-dessus furent coulés ou transformés. La Compagnie Transatlantique,

rendue méfiante par son expérience d'avant-guerre, se refusa à faire des aménagements spéciaux sur ses derniers bâtiments. Ceux-ci comportaient des cales simplement ventilées, dont les planteurs durent se contenter, quand ils voulurent reprendre leurs exportations, à partir de 1923. Cette année-là, ils purent expédier en France 140 tonnes de fruits. Mais les cargaisons arrivant fréquemment en mauvais état, l'hiver surtout, l'extension des cultures fut pendant longtemps arrêtée et le chiffre des exportations se réduisit :

1924.....	17 tonnes.
1925.....	9 —
1926.....	20 —
1927.....	43 —

De jour en jour, cependant, l'établissement d'une industrie culturale nouvelle s'imposait davantage. La loi sur le contingentement des rhums interdisait de développer exagérément la culture de la canne à sucre. Ce contingentement, en effet, favorisait largement les introductions de rhum dans les limites fixées, mais il établissait, au-dessus d'elles, un droit prohibitif. Il est en partie responsable de l'effondrement des cours qui se produisit alors et rendit urgent le recours à une culture auxiliaire. Celle du bananier s'avérait une des seules possibles.

Au début de 1928, la *Société Fruitière Antillaise* se fondait au capital de 60.000 francs. A ce moment, elle n'avait pas d'installation et simplement la promesse d'un fret réduit sur les navires postaux de la Compa-

gnie Transatlantique. Grâce à une subvention d'un million, consentie par la Colonie, elle put construire, à Fort-de-France, un frigorifique, avec quai d'accès, pour le stockage des bananes avant l'embarquement. Elle acquit 100 hectares de plantations propres et contrôla rapidement, en fait, l'ensemble de la production des petits et moyens planteurs de l'île. Entre temps, son capital avait été porté à trois millions de francs. Ses méthodes s'inspirèrent du régime coopératif. Enlevant sur place la production des planteurs, si faible qu'elle fût, elle continua ses achats pendant la période critique de 1931, se résignant à perdre près de 125.000 francs par expédition.

La plus grande difficulté, rencontrée par la *Société Fruitière Antillaise*, provint évidemment de l'organisation des transports. Elle put enfin passer un contrat avec la *Leyland Line*, prévoyant la mise à sa disposition de deux cales réfrigérées par mois, à partir de septembre 1931.

Le résultat de cette initiative fut que, de 50 à 60 hectares avant 1928, la superficie plantée passait à plus de 1.200 hectares en 1932. Et les exportations suivaient la progression suivante :

1928.....	552 tonnes.
1929.....	720 —
1930.....	760 —
1931.....	1.222 —

SECTION II

GUINÉE

Le climat guinéen, moins maritime que celui des Antilles, convient néanmoins parfaitement à la culture du bananier. L'atmosphère est chargée d'une humidité chaude favorable ; l'importance des pluies pendant la saison et l'abondance des rivières rendent inutile l'emploi de procédés artificiels d'irrigation.

Les premiers essais datent de 1897. Cette année-là, un plant de *Musa Sinensis* fut apporté du Muséum d'Histoire Naturelle de Paris au jardin de Camayenne, dans la banlieue de Conakry. Il est, dit-on, la souche de la majeure partie des bananiers cultivés actuellement dans la colonie.

Au début du xx^e siècle, plusieurs petites plantations furent créées. Situées d'abord près de la côte, elles s'étendirent peu à peu jusqu'à une cinquantaine de kilomètres à l'intérieur des terres. Cependant, le chiffre des exportations restait faible :

1909.....	59 tonnes.
1910.....	160 —
1911.....	156 —
1912.....	57 —
1913.....	27 —
1914.....	188 —

Il diminua pendant la guerre : 22 tonnes en 1916 ; 17 en 1917 ; 50, en 1918.

C'est vers 1923, que les efforts des planteurs commencent à aboutir vraiment. De 118 tonnes, en 1919, les exportations passaient à 646 tonnes en 1924. Cette progression devait continuer au cours des années suivantes :

1925.....	1.187 tonnes.
1926.....	2.320 —
1927.....	2.799 —
1928.....	3.993 —

Ces chiffres sont ceux des sorties par mer, à l'exclusion du trafic entre la Guinée et les colonies voisines. Ils auraient pu être plus considérables, si le problème des transports ne s'était pas posé dans des conditions encore plus défavorables peut-être qu'aux Antilles.

La Guinée française était, certes, desservie par de nombreuses Compagnies de navigation : Chargeurs Réunis, Cyprien Fabre, Fraissinet et Compagnie belge maritime du Congo, dont les paquebots pouvaient emporter, en pontée ou dans les cales, un assez grand nombre de caisses de bananes¹. A ces longs-courriers s'ajoutaient des cargos italiens, hollandais, norvégiens, allemands, etc... Mais l'horaire de la plupart des lignes régulières ne permettait pas aux navires d'aborder au warf. Ils mouillaient à l'abri des îles de Loos et les caisses devaient, par conséquent, leur être amenées par chalands, ce qui augmentait les frais. Les cargos, s'ils

1. Chargeurs Réunis : 500 caisses sur le *Tchad*, 800 sur l'*Europe*, 1.000 sur l'*Asie*. Cyprien Fabre et Fraissinet : de 1.000 à 1.200 caisses sur les paquebots *Hoggar*, *Touareg*, *Foria* et *Madona*. C^{ie} belge : 1.000 caisses environ par bateau, mais pas d'escale en France.

accostaient, avaient ce gros inconvénient d'arriver à Conakry à des dates incertaines. Ce port charge des noix de palme, des peaux, du caoutchouc, etc. : c'est pourquoi la plupart des bateaux s'y présentent, quand leur plein n'est pas encore fait à Monrovia (Liberia) ou à Freetown (Sierra-Leone). Sans doute, ils télégraphiaient de l'une des dernières villes anglaises, mais, le jour de leur arrivée suivant de très près l'annonce de leur passage, on disposait généralement de trop peu de temps pour couper les fruits, les emballer et les acheminer par voie ferrée en temps utile. Cet inconvénient aurait disparu après l'installation d'un frigorifique à Conakry, mais il serait resté que l'emploi de bateaux quelconques, pour un voyage si long sous des climats si différents, ne pouvait donner que des mécomptes.

Dès 1911, on avait envisagé l'emploi d'un bateau fruitier pour le transport des bananes à destination des pays européens. Ce projet avait échoué devant l'insuffisance de la production. En 1926, enfin, le Gouvernement de la Colonie, justement ému des difficultés que rencontraient les planteurs, **essaya** d'y porter remède. Une convention fut signée, le 13 novembre de cette année-là, entre le Lieutenant-Gouverneur de la Guinée et le Syndicat d'études et de réalisations d'une compagnie de transports maritimes de l'Afrique-Occidentale Française. La Colonie s'engageait à construire à ses frais un frigorifique de 1.500 mètres cubes, qui serait loué au Syndicat précité. Un poste d'accostage au droit de l'entrepôt serait réservé à ce dernier à charge de se constituer dans un délai de huit mois en Société ano-

nyme, sous le nom de Compagnie de Transports Maritimes de l'A. O. F.¹. Celle-ci devait mettre en service, entre Conakry et Saint-Nazaire, trois mois au plus tard après que l'entrepôt serait en état de fonctionner, un ou deux bateaux à cales refroidies et spécialement aménagées pour loger 7.000 caisses de bananes de 50 kilogrammes.

Il était stipulé que pendant les cinq premières années d'application de la convention, la Colonie verserait éventuellement à la C. T. M. une subvention, calculée sur le nombre de caisses manquant, à chaque départ, pour atteindre les 13/14 du chargement complet ; une certaine déduction était prévue pour chaque caisse embarquée aux îles Canaries. De plus, la Compagnie était autorisée à percevoir, en sus du fret, une certaine somme, considérée comme consignée entre ses mains jusqu'au règlement de la subvention éventuelle de la Colonie. A ce moment, elle devait verser le reliquat, s'il y en avait un, aux planteurs, proportionnellement au nombre de caisses expédiées par eux.

Une série d'avenants réglait les conditions de la première période de l'exploitation, jusqu'à la mise en service du frigorifique. Mais les bateaux provisoires, mal choisis et mal exploités, ne surent faire autre chose qu'éloigner la clientèle des planteurs par leurs mauvais transports, leur irrégularité et la cherté de leur fret.

Les Compagnies privées, de leur côté, réalisèrent,

1. La C. T. M. de l'A. O. F. fut constituée à Paris par les Assemblées des 5 et 20 mai 1927, au capital de 1.000.000 de francs.

avec des navires non aménagés et sans subvention, un transport important ; mais elles étaient incapables d'enlever la totalité de la récolte, dont une bonne partie pourrissait sur place. Il en fut ainsi jusqu'au jour où la C. T. M. de l'A. O. F. fut prise en gérance par les Chargeurs Réunis, qui fixèrent, à la satisfaction des Guinéens, les conditions de l'acheminement de leurs fruits vers la France.

La lenteur, à laquelle se poursuivit la construction de l'entrepôt de Conakry, avait apporté d'autres déboires aux colons. L'adjudication des travaux avait eu lieu à Paris, au mois d'août 1926. Il a été mis en usage en 1933 seulement ¹.

Pourtant, grâce à l'amélioration des méthodes de culture et à l'extension de la surface plantée, les exportations se développaient. Elles atteignaient 6.110 tonnes, en 1929; 8.766, en 1930; 11.642, en 1931. Mais le prix de revient restait élevé, en partie par la faute de la main-d'œuvre, inférieure en qualité à celle des Canaries ou des Antilles.

1. Voir la description de ses aménagements dans la *Revue générale du Froid*, mars 1933, p. 49-52.

DEUXIÈME PARTIE

L'ESSOR DE LA PRODUCTION COLONIALE

CHAPITRE PREMIER

L'ACTION DES POUVOIRS PUBLICS

SECTION I

LES THÈSES EN PRÉSENCE

La pénible situation des planteurs français ne pouvait manquer d'attirer l'attention du Parlement. A plusieurs reprises, les représentants des colonies intéressées avaient insisté sur la nécessité de porter secours à leurs concitoyens, dont les efforts risquaient de demeurer vains. Ils proposaient, dans ce but, l'élévation des droits de douane à l'entrée des bananes étrangères.

A la séance de la Chambre des Députés du 23 février 1928, M. Acambray avait réclamé un tarif aussi protecteur pour les bananes que pour les oranges. Satisfaction lui ayant été refusée, M. Brager de la Ville-Moysan intervenait, à son tour, en ce sens devant le Sénat ¹. Une solution transactionnelle fut enfin adoptée, dont nous avons dit qu'elle n'empêcha d'aucune manière l'invasion du marché français par des fruits étrangers.

1. Séance du 2 mars 1928.

La campagne en faveur d'un renforcement du tarif douanier redoubla à mesure que les pertes financières des planteurs devinrent plus fortes. Elle trouva son expression dans la proposition de loi que M. Alcide Delmont, député de la Martinique, déposa à la Chambre le 11 juillet 1929. Il demandait que les droits sur le quintal brut de bananes étrangères fussent élevés de 20 francs à 50 francs au tarif minimum et de 40 francs à 100 francs au tarif général. Cette proposition fut soumise à l'examen de la Commission des douanes et ne revint jamais devant l'Assemblée. Elle correspondait pourtant au désir de la plupart des planteurs.

Les droits de douane jouent leur meilleur rôle, en assurant la protection d'une industrie naissante, qui se développe grâce à eux ; c'était là leur premier argument. A ceux qui objectaient la répercussion de ce droit sur le consommateur, ils répondaient que les importateurs étrangers pourraient le prendre en charge, au moins en partie, et que, à due concurrence, il éviterait de rechercher dans une autre taxe, au moins aussi pesante pour le consommateur, les fonds nécessaires pour assurer les équilibres successifs des budgets. Se référant au relèvement des tarifs en 1928, qui n'avait entraîné aucune diminution de la consommation, ils ajoutaient que la protection demandée ne la restreindrait pas davantage. Quant à l'Espagne, elle ne saurait élever aucun plainte, puisque ses importations en France, qui étaient de 865.816 quintaux métriques en 1928, atteignaient, en 1930, 1.354.906 quintaux.

L'auteur d'un rapport au Congrès des produits spéci-

fiquement coloniaux¹ remarquait, d'autre part, que les droits proposés par M. Delmont étaient modérés, si on les comparait aux tarifs en vigueur dans des pays tels que le Danemark, la Suisse ou la Pologne, qui n'ont cependant pas de production coloniale à encourager. Il semblait enfin nécessaire à beaucoup de colons français de compenser, par un tarif douanier approprié, le handicap résultant pour eux de leur éloignement de la Métropole. Le transport des fruits de Guinée en France se fait en quinze jours, alors que ce délai est ramené à cinq jours seulement pour les îles Canaries ; le coût du transport de la caisse de bananes est, de ce fait, deux fois plus élevé environ dans le premier cas, que dans le second.

De tous ces arguments, le seul à retenir est cette juste compensation du fret réduit des îles Canaries, à quoi il faut ajouter, dans les dernières années, celle de l'avantage provenant, pour les étrangers, de la dépréciation de leurs monnaies. Mais cette double compensation se trouvait déjà réalisée par les droits de 1928.

Les Espagnols, de leur côté, envisageaient difficilement l'élévation du tarif douanier à un taux tel qu'il eût entraîné la fermeture du principal débouché des îles Canaries, quand les marchandises françaises entraient là-bas libres de tout droit. Suivant leur opinion, il y avait place sur le marché français pour toutes les productions exotiques. La baisse des prix, provoquée

1. Ce Congrès se tint à Paris durant l'Exposition coloniale internationale de 1931.

par l'arrivée de bananes de toute provenance, ne serait qu'un mal passager, car elle permettrait d'atteindre un nombre toujours plus grand de consommateurs.

Quoique bien des colons eussent alors considéré cette opposition des Espagnols comme une preuve supplémentaire du bien-fondé de leur théorie, il était difficile de n'en pas tenir compte. En y réfléchissant d'ailleurs, on pouvait affirmer que la majoration des droits de douane sur les bananes étrangères n'aurait pas donné le résultat attendu par ceux qui la préconisaient. La quasi-totalité des consommateurs en aurait pâti sans bénéfice réel pour les planteurs français, qui n'y auraient pas trouvé un remède au manque de cohésion d'où procédait leur infériorité.

Il fallait apporter aux producteurs coloniaux une aide plus directe en leur procurant le moyen d'unir leurs efforts, de se grouper en une coopérative qui traiterait plus facilement que les producteurs isolés avec les Compagnies de transports maritimes et travaillerait à améliorer la qualité des envois. La loi du 7 janvier 1932, dont nous étudierons plus loin les origines et l'économie, répondit pleinement à ce programme. Elle constitue la pièce maîtresse d'un système dont le premier élément fut le décret du 9 décembre 1931.

SECTION II

LA PROTECTION DE LA PRODUCTION COLONIALE

I. — *Le décret du 9 décembre 1931*¹.

Pour être efficace, l'organisation du commerce bananier français devait s'accompagner de mesures destinées à sauvegarder sur notre marché la place de nos planteurs. Ce fut l'objet du décret du 9 décembre 1931, signé au moment où le texte de la future loi du 7 janvier 1932, déjà adopté par la Chambre des Députés, était soumis à l'examen du Sénat. Ce décret décidait qu'à titre exceptionnel et temporaire l'importation des bananes étrangères ne pourrait être effectuée que dans la limite de contingents et suivant des modalités déterminés par arrêté.

Le même jour, un arrêté fixait le contingent à admettre, entre le 1^{er} décembre 1931 et le 31 janvier 1932 inclus, à 16.000 tonnes par mois, se décomposant ainsi :

Espagne	118.400	quintaux.
Pays-Bas	17.120	—
Guatemala	14.900	—
Colombie	4.100	—
Union Belgo-Luxembourgeoise	600	—
Honduras	560	—
Divers	4.320	—
Total	160.000	quintaux.

Cette répartition fit l'objet de critiques justifiées. On

1. *Journal Officiel* du 20 décembre 1931, p. 12895.

observait avec raison que les facultés de réexportation des Pays-Bas étaient trop fortes, vis-à-vis des possibilités d'importation directe de l'Amérique Centrale, plus profitable à nos ports. En conséquence, un nouvel arrêté, daté du 7 janvier 1932 et publié au *Journal Officiel* du 9 janvier, ramena la division du contingent à deux groupes seulement (Espagne et « autres pays ») et le fixa à :

Janvier ...	11.000 tonnes, dont	8.140 pour l'Espagne		
Février ...	12.000 —	—	8.880 —	—
Mars.....	14.000 —	—	10.360 —	—
Avril	18.000 —	—	13.320 —	—
Mai.....	18.000 —	—	13.320 —	—
Juin.....	19.000 —	—	14.060 —	—

Le principal grief contre les contingents adoptés était d'ailleurs d'autre sorte. On s'était appuyé, pour en fixer les chiffres, sur la moyenne mensuelle des entrées enregistrées dans les trois premiers trimestres de 1931, bien que cette période correspondît aux importations étrangères les plus fortes. Le Ministre des Colonies croyait, en effet, le marché national susceptible d'absorber une quantité beaucoup plus considérable de fruits ; la limitation des importations étrangères, sans gêner le moins du monde les courants commerciaux antérieurement établis, devait, à son avis, constituer une protection suffisante pour notre production coloniale.

Nous verrons que cette hypothèse ne s'est pas vérifiée par la suite. Mais, dès ce moment, les planteurs se plaignirent de ce qu'on eût réservé une place trop faible à leurs récoltes.

II. — *La loi du 7 janvier 1932*¹.

L'essor de la production coloniale, à partir de 1932, est la conséquence certaine de la loi du 7 janvier 1932. Ses dispositions ne sont pas nouvelles. On les trouvait déjà dans la loi du 31 mars 1931² qui avait apporté une aide efficace aux plantations de caoutchouc.

Voici comment M. Taudière, rapporteur au nom de la Commission des douanes de la Chambre chargée d'examiner le projet de loi, présentait celui-ci à l'Assemblée :

« Le projet, qui vous est soumis, permet aux producteurs, épuisés par une exploitation déficitaire, de récupérer la différence entre leur prix de revient et les prix de vente avilis par la concurrence...

« Ce projet de loi institue, en effet, une taxe spéciale applicable à toute importation de bananes en France et dont le montant sera intégralement affecté à la sauvegarde des plantations bananières, par analogie avec ce que le Parlement a déjà fait l'an dernier pour le caoutchouc, le café, le sisal, etc.

« Un décret fixera les modalités d'application de cette décision législative et l'expérience déjà acquise en la matière permet d'envisager avec certitude une solution efficiente.

« Le produit de la taxe doit être suffisant, non seulement pour faire face à la ristourne compensa-

1. *Journal Officiel* du 8 janvier 1932, p. 213.

2. *J. O.* du 4 avril 1931, p. 3820.

« trice de l'écart entre le prix de revient et le prix de
« vente, mais encore pour permettre d'aider à la réali-
« sation de cette organisation professionnelle dont nous
« avons proclamé l'impérieuse nécessité. »

Ce projet fut adopté dans la forme sous laquelle il avait été présenté. Le décret d'application fut signé le 11 février 1932¹; d'autre part, la Direction des Affaires économiques du Ministère des Colonies rédigea, et fit adresser aux gouverneurs des colonies intéressées, une circulaire apportant des précisions supplémentaires.

A. La taxe spéciale. — Elle est établie pour une durée de dix ans, à compter de la promulgation de la loi, et applicable à toute importation de bananes en France. Ses règles de liquidation et de perception sont les mêmes que celles des droits de douane et c'est la même administration qui en est chargée. Si les produits sont destinés à être exportés, dans l'état où ils ont été importés et sans transformation, elle est simplement consignée en vue de sa restitution ultérieure dans le délai d'un mois. Son tarif, enfin, varie suivant qu'il s'agit de bananes à l'état frais ou bien de bananes desséchées ou de farine de bananes ; il est de 0 fr. 15 par kilogramme dans le premier cas et de 0 fr. 60 par kilogramme dans les autres.

B. La répartition du produit de la taxe entre les colonies. — L'article 2 du décret du 11 février 1932 indique

1. *Journal Officiel* du 18 février 1932, p. 1827. Rectificatif au *J. O.* du 25 février, p. 2126.

que « cette répartition est opérée au prorata, pour
« chaque année, des quantités de bananes produites et
« exportées par les colonies et territoires intéressés au
« cours de l'année précédente.

« A cet effet, chaque administration locale intéressée
« adressera au Ministre des Colonies, dans le premier
« mois de chaque année, le relevé des exportations de
« bananes constatées par le service local des douanes,
« au cours de l'année précédente. »

L'article 3 ajoute : « Il est ouvert, dans les écritures
« du Trésor de chaque colonie ou territoire intéressé,
« un compte spécial alimenté en recettes par les fonds
« provenant de la répartition de la taxe spéciale à l'ar-
« ticle 1^{er}. »

C. L'emploi des fonds du compte spécial dans chaque colonie.

1° *La prime à l'exportation.* — « L'exportation des
« bananes produites dans les colonies ou territoires inté-
« ressés donnera lieu... au paiement, sur les fonds du
« compte spécial, d'une prime dont le taux pourra
« atteindre au maximum la différence entre le prix de
« revient et le cours trimestriel de vente » (art. 4, § 1).

Ceci appelle plusieurs remarques. D'une part, la prime ne saurait être obligatoirement égale à la différence déficitaire éventuellement constatée. D'autre part, en ce qui concerne le prix de revient, fixé à un taux unique pour l'ensemble de chaque colonie par arrêté de l'administration locale, il y a lieu de tenir compte, pour son établissement, des divers éléments suivants :

a) *Rémunération du producteur.* — La seule considération du prix d'achat ne saurait utilement servir à la déterminer. Elle doit être fixée au point en dessous duquel la valeur donnée au travail du producteur ne constitue plus pour lui un salaire normal et équitable de ses peines et de ses soins.

b) *Frais locaux*, notamment transports intérieurs, droits et charges diverses, frais d'embarquement.

c) *Fret*, calculé sur le prix du transport à destination de la Métropole.

d) *Frais de débarquement et taxes.*

e) *Frais généraux*, strictement limités aux frais de gestion et d'administration.

f) *Majoration de 10 % du total des cinq paragraphes ci-dessus* pour perte de poids pendant le transport.

Enfin, l'article 5 du décret prévoit que : « La prime ne
« sera allouée qu'aux produits présentant, au moment
« de leur exportation tous les caractères d'une denrée
« loyale, saine et marchande, et satisfaisant à cet effet
« aux règles de conditionnement qui seront fixées dans
« chaque colonie ou territoire intéressé par arrêté de
« l'administration locale soumis à l'approbation du Mi-
« nistre des Colonies.

« Dans chaque colonie ou territoire intéressé, une
« Commission comprenant un représentant de l'admi-
« nistration, un représentant des planteurs de bananes
« et un représentant du ou des transporteurs maritimes,
« sera chargée de vérifier si les quantités de bananes
« présentées à l'exportation remplissent les conditions
« définies au paragraphe 1^{er} du présent article. »

La circulaire du 5 avril 1932 insiste : « Les opérations de la Commission ne sauraient constituer une simple formalité préalable au versement de la prime. »

Reste, en dernier lieu, la question de savoir qui, du planteur ou de l'acheteur exportateur, est appelé à bénéficier de la prime. Aucune équivoque n'est possible. Le décret indique sans ambiguïté qu'elle est payable à l'exportation. C'est donc le fait même de l'exportation, et non la qualité de producteur ou d'intermédiaire, qui doit être pris en considération pour la détermination du bénéficiaire des avantages prévus.

2° *L'actif disponible.* — La loi du 7 janvier 1932 ne s'est pas bornée à instituer ce système qui n'eut donné qu'une solution artificielle et précaire au problème posé. Elle a prévu un emploi judicieux des sommes disponibles après le paiement des primes à l'exportation.

Ces sommes servent, en premier lieu, à constituer un fonds de réserve, permettant de distribuer une prime de 0 fr. 25 au kilogramme pour une exportation égale à la moyenne de celles des trois dernières années.

Ce fonds de réserve ne demeure pas immobilisé et improductif. Il peut être utilisé à des avances consenties aux institutions locales de crédit agricole ; celles-ci doivent les employer à des prêts en faveur du groupement coopératif de planteurs de bananes, à constituer dans chaque colonie.

Il est d'autre part limité. Les versements éventuels, qui l'alimentent, ne peuvent excéder, chaque année, la moitié soit de la somme disponible après paiement des

primes, soit du produit total de la taxe, si le paiement des primes est suspendu.

Le surplus est employé, en totalité ou en partie, à des dépenses d'intérêt général, ayant pour but d'améliorer la production de la banane, ses conditions de transport terrestre et maritime et l'organisation de sa vente sur les marchés extérieurs.

L'article 11 du décret précité décide, à ce propos, que les administrations locales auront la faculté de procéder elles-mêmes aux acquisitions, aménagements et travaux divers que ces améliorations comportent ; mais elles pourront aussi bien en charger le groupement coopératif local des planteurs ou les compagnies françaises de navigation, en les aidant de prêts portant intérêt.

III. — *Le décret du 27 avril 1935*¹.

Pendant plusieurs mois, le régime inauguré en 1932 donna les résultats attendus. Assurés de conserver désormais, sur le marché métropolitain, les débouchés déjà acquis et certains d'être seuls à profiter de l'augmentation ultérieure des demandes, les planteurs reprirent confiance. Aidés par le produit de la taxe spéciale, ils ne tardèrent pas à réaliser des progrès substantiels aussi bien dans l'aménagement de leurs exploitations, que dans le conditionnement des fruits. En liaison avec eux, les armateurs renouvèrent le mécanisme d'acheminement

1. *Journal Officiel* du 28 avril 1935, p. 4640. Le décret du 27 avril 1935 a été ratifié par la loi du 14 août 1936, publiée au *J. O.* du 15 août 1936, p. 8805.

de la production coloniale vers nos ports. Enfin, des organisations appropriées de réception et de distribution furent créées.

Malheureusement, l'expérience ne tarda pas à détruire l'espoir qu'on avait eu de voir augmenter la consommation sur le marché national. De 224.580 tonnes en 1932, elle tombait au contraire, en 1933, à 200.392 tonnes et à 170.646, en 1934. Cette contraction coïncidant avec le développement des importations de source coloniale, les prix ne pouvaient manquer d'en être atteints.

Ils s'étaient maintenus, en 1932, autour de 2 fr. 50, puis à 2 francs environ jusqu'au milieu de 1933¹. Le froid, qui sévit au mois de novembre de cette année-là, arrêta net les achats du commerce de l'alimentation, peu soucieux de s'encombrer de fruits que la rigueur de la température aurait infailliblement altérés. Les cours s'effondrèrent ; ils descendirent au-dessous de 0 fr. 80 pour le produit guinéen et à 0 fr. 50 pour le produit antillais.

Remontés, en avril-mai 1934, à 2 fr. 10 pour la banane de Guinée, 1 fr. 90 pour celle de la Martinique et 1 fr. 70 pour celle de la Guadeloupe, ils fléchirent en juin à 1 fr. 60 pour les arrivages antillais et à 1 fr. 40 pour ceux de Guinée, puis se redressèrent en juillet-août à 1 fr. 90 pour les premiers et 1 fr. 75 pour les seconds. Mais, par une chute brutale, ils retombèrent, en septembre, à 0 fr. 80 pour les bananes antillaises et 0 fr. 50 pour les

1. Prix des bananes vertes, au kilogramme net, emballage déduit, marchandise de bonne qualité délivrée sur quai français, tous droits acquittés.

bananes guinéennes. Ce deuxième effondrement eut pour cause particulière l'abondance exceptionnelle de la récolte fruitière métropolitaine, qui entraîna la consommation des fruits exotiques.

En janvier 1935, les cours s'étaient à nouveau rétablis à 2 francs.

L'Administration avait fixé, en 1933, le prix de revient à 2 fr. 83 le kilogramme net pour la Guinée, 2 fr. 67 pour la Martinique et 2 fr. 37 pour la Guadeloupe. Les améliorations, déjà réalisées au début de 1935, avaient sans doute comprimé ce prix de 0 fr. 60 à 0 fr. 80 ; mais comme, dans le même temps, la prime, versée en exécution de la loi de 1932, était ramenée de 0 fr. 50 à 0 fr. 35¹, le profit des planteurs, en dernier lieu, ne dépassait pas une marge comprise entre 0 fr. 45 et 0 fr. 65 et toute vente au-dessous de 2 francs laissait la plupart d'entre eux en perte.

Ils recommençaient donc à se trouver en proie aux mêmes difficultés financières qui les avaient atteints en 1931. De toutes parts, on réclamait la mise en œuvre des mesures de redressement indispensables.

« La première à envisager, écrivait M. Théry dans « *l'Economiste Européen* du 19 janvier 1934, est le resserrement immédiat du contingentement qui devrait « être ramené à un maximum d'un million de quintaux « par an, échelonnés mensuellement, non, comme

1. Après avoir atteint un maximum de 1 franc en Guinée, dans le premier trimestre 1932 et de 0 fr. 75 à la Guadeloupe, dans le quatrième trimestre 1932 et les deux premiers trimestres 1933.

« aujourd'hui, par douzièmes, mais de manière à ce que
« les entrées de bananes étrangères soient freinées
« davantage aux époques des récoltes de fruits métropo-
« litains et de la « pointe » des envois de bananes colo-
« niales.

« Il y aurait lieu de compléter ce remaniement du
« contingentement par l'institution d'un organisme
« solide chargé de l'attribution et du contrôle des
« licences sous l'autorité des Ministères des Colonies et
« de l'Agriculture, et par la création d'une taxe sur les
« licences identique à celle qui est en vigueur depuis
« le 28 décembre dernier sur les importations des poires
« de table (175 francs par quintal), des pommes de table,
« amandes, pêches... (125 francs par quintal). »

Dans un nouvel article, paru un an plus tard ¹, il constatait que seule, parmi les solutions suggérées, avait été retenue la restriction des contingents (ramenés de 185.000 tonnes à 130.000 pour l'année 1934), « de sorte
« que, faute d'avoir appliqué le programme général
« énoncé, on a laissé s'accélérer l'évolution fâcheuse du
« marché ».

Les services des divers Ministères intéressés s'étaient pourtant livrés, au cours de l'année 1933, à de nombreux échanges de vues sur la nécessité de renforcer la protection accordée aux producteurs français.

Mais, le 6 mars 1934, était signée à Paris une Convention de commerce et de navigation, dont les termes interdisaient toute entrave nouvelle à l'entrée des fruits

1. *Economiste Européen*. Supplément colonial, 18 janvier 1935.

espagnols. Ceux-ci représentant 80 % du contingent total accordé à l'étranger, le mécontentement des planteurs fut grand.

Il s'apaisa quand, après la dénonciation de ce traité de commerce par l'Espagne, le décret du 27 avril 1935 établit à titre de représailles une taxe de licence de 75 francs au quintal sur les bananes importées de l'étranger. Ce décret instituait en même temps, le régime des licences d'importation et des certificats indispensables au contrôle des contingents.

IV. — *Le décret du 21 décembre 1935*¹.

Toutes les dispositions, énumérées ci-dessus, constituaient un précieux encouragement pour les planteurs.

Ceux-ci ne demandaient plus à l'Administration que de continuer à réduire un peu plus chaque année le contingent étranger, jusqu'à le supprimer quand la production coloniale suffirait aux besoins de la consommation nationale.

Depuis l'origine, ce contingent avait été successivement fixé à :

En 1932.....	192.000 tonnes.
— 1933.....	185.000 —
— 1934.....	130.000 —
— 1935.....	115.000 —

Il était nécessaire de prévoir, pour 1936, une réduction beaucoup plus considérable. En effet, la produc-

1. *Journal Officiel* du 22 décembre 1935, p. 13411. Rectificatif au *J. O.* du 29 décembre, p. 13749.

duction coloniale se développait rapidement et la consommation ne cessait pas de décroître depuis 1932 :

En 1932.....	224.580 tonnes.
— 1933.....	200.392 —
— 1934.....	170.646 —
— 1935.....	154.349 —

Aussi les planteurs souhaitaient-ils que le contingent à admettre en 1936 ne dépassât pas 45.000 tonnes. Cet espoir fut déçu par la signature à Madrid, le 21 décembre 1935, d'un nouvel accord assurant la reprise des relations commerciales avec l'Espagne.

Cet accord prévoit :

1° Qu'en matière douanière, les bananes bénéficient du tarif minimum ;

2° Que les certificats d'origine doivent être établis par les Chambres de Commerce espagnoles fonctionnant en Espagne, concurremment avec les autorités consulaires françaises ;

3° Que la taxe sur les licences des importateurs de bananes, instituée par le décret du 27 avril 1935, est ramenée à 25 francs et même à 20 francs pour les importations effectuées dans des emballages en bois français¹ ;

4° Qu'un contingent d'environ 90.000 tonnes de bananes est octroyé à l'Espagne pour l'année 1936 ;

5° Que toutes ces dispositions resteront en vigueur en

1. Arrêté du 22 janvier 1936, fixant les justifications à produire par les importateurs de bananes étrangères pour bénéficier de la réduction du taux de la taxe à laquelle ils sont assujettis. *Journal Officiel* du 23 janvier 1936, p. 1013.

1937, si elles ne sont pas dénoncées avant le 1^{er} décembre 1936.

Il peut sembler étonnant que, moins d'un an après sa création, la taxe sur les licences ait été ramenée à un taux tel qu'elle perde son efficacité. C'est qu'à vrai dire, aux yeux du Ministre du Commerce, le décret du 27 avril 1935 était surtout apparu comme un moyen de représailles, de caractère essentiellement provisoire.

Les producteurs avaient au contraire pensé, avec quelque apparence de raison, qu'on leur accordait enfin la protection qu'ils n'avaient cessé de demander ; aussi leurs protestations furent-elles vives, quand ils perdirent un avantage qu'ils croyaient durable.

Ils obtinrent finalement gain de cause. La suppression de tout contingent étranger fut décidée pour le premier trimestre de 1937 ; il en fut de même pour le second trimestre. Depuis ce moment, le marché français a été à peu près complètement réservé aux bananes de nos colonies.

CHAPITRE II

L'ORGANISATION PROFESSIONNELLE

Nous avons vu, dans le chapitre précédent, que la loi du 7 janvier 1932 se proposait d'aider à réaliser l'organisation professionnelle.

Celle-ci existait déjà auparavant sous la forme locale de l'*Union des planteurs et exportateurs de Guinée*, constituée le 16 mars 1931. D'après l'article 5 des statuts, son but est :

« 1° De préparer, encourager, soutenir la création
« d'institutions économiques, telles que : société de cré-
« dit agricole, société de secours mutuels, caisses d'assu-
« rances mutuelles ;

« 2° D'organiser l'étude scientifique générale des cul-
« tures coloniales ;

« 3° D'exercer une action générale et énergique, afin
« d'arriver à atténuer, dans la plus large mesure pos-
« sible, les dégâts occasionnés aux plantations par les
« acridiens, en organisant la lutte pour détruire ces
« ennemis par tous les moyens possibles reconnus effi-
« caces. »

Dans son rapport au Parlement, dont nous avons cité plus haut un extrait, M. Taudière avait insisté sur la nécessité de poursuivre et de pousser beaucoup plus

avant ce premier effort. Il fit mieux en prenant lui-même l'initiative d'unir, en un seul et puissant organisme, tous les intérêts mis en jeu par le commerce de la banane.

La réunion constitutive de ce groupement eut lieu le 8 novembre 1932. Les membres d'un comité provisoire, élus ce jour-là, rédigèrent les statuts de la future association et ceux-ci furent définitivement adoptés à l'Assemblée générale du 5 décembre. Quelques modifications y ont été apportées par la suite.

« L'Association prend le nom de *Comité Interprofessionnel Bananier* (C. I. B.). Son siège est fixé à Paris. » (Article 2 des statuts.)

Son objet, défini par l'article 4 des statuts, est, « en « dehors de toute activité purement commerciale, d'as- « surer la protection de la *banane française* et la « défense des intérêts de ses membres ;

« En conséquence : d'étudier, d'organiser et de déve- « lopper le marché des bananes françaises, tant au point « de vue de la production et du transport, que des « débouchés et de la protection à l'égard des produits « étrangers ;

« En particulier, de faciliter le groupage, le transport, « la circulation et la consommation des bananes fran- « çaises.

« Elle a pour mission de poursuivre toutes réalisa- « tions propres à assurer son objet, soit directement, « soit en collaboration avec les Groupements et Offices « coloniaux ;

1. Actuellement, 194, rue de Rivoli.

« Et, pour ce faire, se met en rapport avec les Pou-
 « voirs Publics, propose les solutions qui lui semblent
 « devoir être prises, collabore à l'application des me-
 « sures législatives ou administratives pour lesquelles
 « son concours est sollicité, en vue du bien commun des
 « intérêts professionnels qu'elle représente. »

Pour atteindre son but, le *Comité Interprofessionnel Bananier* a été créé sous la forme d'une association d'in-
 térêts professionnels, régie par la loi du 12 mars 1884.
 Ses membres appartiennent aux trois stades du com-
 merce bananier ; ce sont :

- « a) Les planteurs ou sociétés de plantations de
 « bananes coloniales ;
- « b) Les importateurs et distributeurs français de
 « fruits coloniaux ;
- « c) Les compagnies françaises assurant le transport
 « de la banane (compagnies de navigation maritime et
 « fluviale, affréteurs, chemins de fer, automobiles, etc.) ;
 « Qui adhèrent aux présents statuts » (article 1^{er}).

Il est en outre prévu que le C. I. B. peut accepter,
 à titre de « membre correspondant », les grandes orga-
 nisations, telles que Chambres de Commerce, Directions
 des ports, etc., intéressées au développement de la pro-
 fession bananière.

Les conditions d'entrée au C. I. B. sont fixées par
 l'article 3 qui établit, d'autre part, des règles de disci-
 pline intérieure pour les membres du groupe.

« Toute Maison qui n'aura pas adhéré aux présents
 « statuts avant le 1^{er} janvier 1933 devra, si elle veut
 « par la suite faire partie de l'Association, adresser une

« demande écrite et être présentée par deux membres.
« Le Conseil de direction statuera au scrutin secret sans
« avoir, le cas échéant, à faire connaître le motif de son
« refus.

« Tout membre qui voudra cesser de faire partie de
« l'Association devra prévenir par lettre recommandée,
« trois mois avant la fin de l'année en cours, faute de
« quoi il sera tenu au paiement de la cotisation pour
« l'année suivante.

« Le Conseil devra prononcer l'exclusion de tout
« membre de l'Association qui aurait perdu la jouis-
« sance de ses droits civils et il pourra aussi exclure,
« après l'avoir entendu en Comité secret, tout membre
« dont les procédés seraient contraires à la dignité et
« aux intérêts de l'Association, sans que, dans ces deux
« cas, le membre exclu puisse réclamer la cotisation
« versée par lui pour l'année en cours, ni une indemnité
« quelconque.

« Tout membre sollicitant son admission doit
« acquitter le droit d'entrée et le montant de la coti-
« sation annuelle dans les trois mois suivant sa demande
« d'admission. »

L'action d'un pareil organisme doit, pour être efficace, trouver l'appui de moyens financiers appropriés. L'article 5 énumère les ressources dont il dispose :

- 1° Les droits d'entrée ;
- 2° Les cotisations annuelles des adhérents ;
- 3° Une redevance sur les tonnages de bananes exportées des colonies et introduites en France par les adhérents ;

4° Les subventions de l'Etat, des Colonies, des Chambres de Commerce ou de tous autres groupements qui s'intéresseraient à l'œuvre du C. I. B. ;

5° Des dons et legs.

Le même article prévoit que l'importance et les modalités de perception du droit d'entrée, des cotisations et des redevances sont arrêtées chaque année par l'Assemblée générale statutaire prévue à l'article 8.

Les redevances sont récupérées par les transporteurs (ou compagnies de transport) qui les font suivre au C. I. B. au fur et à mesure des importations et au plus tard quinze jours après l'arrivée de chaque navire.

Le C. I. B. est représenté et administré par un Conseil de direction, nommé chaque année par l'Assemblée générale statutaire.

Ainsi que cela est exposé à l'article 6, ce Conseil se compose des représentants qualifiés :

a) Des planteurs de bananes ;

b) Des organismes professionnels du commerce de la banane et des fruits coloniaux ;

c) Des compagnies françaises, intéressées au transport de la banane.

« Quel que soit le nombre des membres inscrits :

« Les planteurs ont droit à six représentants ;

« Le commerce, à quatre représentants ;

« Les transporteurs à deux représentants.

« Cette proportion peut être modifiée par l'Assemblée générale annuelle pour tenir compte du développement de certains intérêts ou de la nécessité d'admettre à la représentation au Conseil des intérêts

« nouveaux, mais en respectant la proportion établie ci-dessus entre les trois groupements d'intérêts en cause.

« En ce qui concerne la représentation des planteurs, la répartition des sièges entre les Colonies sera faite au prorata des redevances versées au C. I. B. par chacune d'elles au cours de l'année précédente.

« Toutefois, ne pourront revendiquer une représentation que les Colonies dont l'exportation annuelle aura atteint 15 % du tonnage exporté par l'ensemble des Colonies françaises.

« Le Conseil se réunit sur la convocation du Président toutes les fois que l'intérêt de l'Association l'exige et au moins une fois tous les deux mois. Les membres du Conseil, en cas d'absence ou d'empêchement, peuvent se faire représenter.

« Le Conseil a pleins pouvoirs pour diriger et administrer le Comité. Il prend toutes décisions et mesures sur les diverses matières qui se rattachent à l'objet du C. I. B.

« Toutes délibérations sont prises à la majorité des voix. En cas de partage, la voix du Président est prépondérante. Les délibérations sont constatées sur un registre spécial ; elles doivent être signées par le Président et le Secrétaire général. »

Le Conseil de direction élit chaque année son Bureau au cours de la réunion qui suit l'Assemblée générale statutaire.

Suivant l'article 7, « le Bureau comprend :

« Un Président,

« Un Vice-Président,

« Un Trésorier,

« Un Secrétaire général.

« Tous les membres sortants sont rééligibles.

« Chaque Groupement défini à l'article 6 est représenté au Bureau. La Vice-Présidence appartient de droit au groupe des planteurs.

« Le Comité reste libre de choisir son Président en dehors de ses membres.

« Le Président du Conseil a la direction de l'Administration du C. I. B. qu'il représente en justice, mais il doit se conformer aux statuts et aux règlements intérieurs que le Conseil est autorisé à établir pour assurer la bonne marche du C. I. B. Il a la faculté de déléguer ses pouvoirs. »

L'article 8, enfin, dispose que : « Les membres du C. I. B. se réunissent de droit tous les ans, dans le premier semestre, en Assemblée générale, pour entendre le rapport du Conseil, réélire les membres sortants, approuver les comptes et délibérer sur les questions portées à l'ordre du jour, qui, seules, pourront être discutées.

« Dans les Assemblées générales, les décisions sont prises à la majorité des votes émis par les membres présents ou représentés, mais ces votes sont décomptés par catégories : chacune de celles-ci disposant d'un nombre de voix dans la proportion fixée à l'article 6 pour la représentation au Conseil.

« Tout membre a le droit de se faire représenter aux Assemblées générales par un autre membre du C. I. B.

« Les membres correspondants peuvent assister aux

« Assemblées générales, mais seulement avec voix consultative. »

Le Président de l'Association est, depuis l'origine, M. Taudière ; son action personnelle a joué un rôle important dans la réussite de l'œuvre entreprise.

Dès la première année de son existence, le C. I. B. a commencé à faire paraître un bulletin mensuel d'informations ; c'est, en même temps qu'un organe de liaison et de propagande, une source précieuse de renseignements.

Nous ne nous étendrons pas, dans ce chapitre, sur l'activité du C. I. B. Elle se confond, pour une large part, avec les progrès réalisés après 1932 et nous en trouverons, maintes fois, des manifestations dans la suite de nos développements.

Sans doute, les premières marques de l'intérêt, porté par les Pouvoirs publics au commerce bananier, sont-elles antérieures à la fondation du Comité ; c'est d'ailleurs pour cela que nous les avons examinées auparavant. Mais cet appui des Pouvoirs Publics n'aurait pas été si constant, ni son efficacité si complète, sans les interventions opportunes du C. I. B.

Lorsque la concurrence étrangère fut définitivement évincée et que son premier but se trouva ainsi atteint, le C. I. B. s'est employé à mettre au point l'organisation rationnelle du marché de la banane coloniale.

CHAPITRE III

LES RÉSULTATS

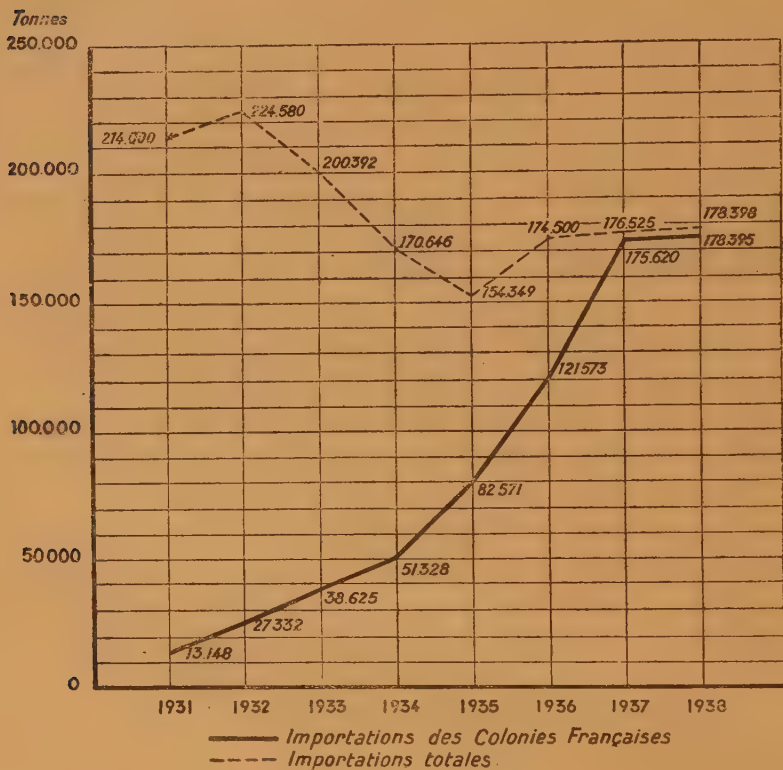
Le moment est venu de préciser davantage les progrès réalisés grâce à la double action des Pouvoirs Publics et du *Comité interprofessionnel bananier*. Nous ne traiterons ici que du développement des exportations coloniales à destination de la Métropole. Les problèmes récents, relatifs à l'organisation du marché et à la recherche de débouchés nouveaux, feront l'objet de la troisième partie de cet ouvrage.

Nous avons dit précédemment qu'en 1931 le total des importations de bananes coloniales en France avait été de 13.148 tonnes, soit 6,14 % de la consommation. Plus loin, nous avons signalé que ces mêmes importations avaient augmenté à ce point qu'elles suffisaient, dès 1937, à l'approvisionnement du marché français.

La progression, durant cette période, s'établit ainsi :

1932...	27.332 tonnes,	soit	12,17 %	de la	consommation.
1933...	38.625	—	—	19,27	— — —
1934...	51.328	—	—	30,08	— — —
1935...	82.571	—	—	53,49	— — —
1936...	121.573	—	—	69,68	— — —
1937...	175.620	—	—	99,48	— — —
1938...	178.395	—	—	99,99	— — —

Au cours de cette dernière année, il n'est entré en France que 24 quintaux de bananes étrangères, en provenance du Venezuela.



Ces résultats sont dus aux efforts poursuivis dans le triple domaine de la production, du transport maritime et de l'aménagement des ports.

SECTION I

LA PRODUCTION

Les bananes coloniales consommées en France provenaient essentiellement, jusqu'à une date récente, de la Guinée, de la Guadeloupe et de la Martinique. Mais, à la faveur de la protection établie en 1932, d'autres colonies ont pu développer leurs plantations. Profitant de l'expérience acquise ailleurs, elles ont contribué rapidement pour une part importante à l'approvisionnement du marché national.

I. — *Les anciennes colonies.*

Ces colonies, qui ont été les premières à expédier leurs fruits vers la Métropole, gardent la première place parmi ses fournisseurs. Puisque nous leur avons déjà consacré un chapitre, nous nous bornerons, en ce qui les concerne, à citer quelques chiffres suffisamment éloquents.

Guinée. — La prime à l'exportation, distribuée en application de la loi du 7 janvier 1932, a donné de l'aisance à la trésorerie des producteurs locaux ; la Banque d'émission, en escomptant la créance constituée par la prime, leur a procuré de nouvelles facilités.

Les conditions de production ont été sensiblement améliorées par une régénération des terres à bananes

grâce à l'épandage de quantités appropriées d'engrais, procurés aux planteurs par la Caisse centrale de crédit agricole mutuel de Guinée. Celle-ci met à la disposition du Comité local pour l'amélioration de la production bananière, constitué à cet effet en 1934, les sommes nécessaires avancées par le fonds de réserve du compte spécial de la banane.

Il est un problème particulier à la Guinée, auquel nous avons déjà fait allusion : celui des acridiens, dont les invasions ont, à certaines époques, dévasté les plantations.

La lutte contre le fléau, aux points où il se manifeste, n'est certes pas inutile, mais les résultats obtenus sont médiocres et coûteux. La vraie solution consiste à empêcher la formation des essaims migrants, en détruisant les acridiens dans leur foyer d'origine. Le but à atteindre est donc de repérer les lieux de ponte ; c'est à quoi se sont employés le professeur Vayssière et les membres du Comité international de lutte anti-acridienne. Grâce à leurs travaux, le mal peut, aujourd'hui, être plus efficacement combattu¹.

Les exportations de la Guinée ont suivi la progression suivante :

1931..	11.642 tonnes, dont	8.842 à destination de la France.			
1932..	16.780	—	—	13.596	— — —
1933..	21.758	—	—	17.815	— — —

1. Pour mieux coordonner les efforts d'organisation de la lutte internationale contre les sauterelles, le Comité d'Alger provoque périodiquement la réunion de conférences internationales. Cinq se sont déjà tenues à Rome, à Paris, à Londres, au Caire, et enfin, au mois d'août 1938, à Bruxelles.

1934..	26.075 tonnes	dont 21.744 à destination de la France.			
1935..	30.908	— —	28.040	—	— —
1936..	45.055	— —	41.287	—	— —
1937..	46.773	— —	43.892	—	— —
1938..	25.680 tonnes (six premiers mois), contre 23.564 dans les six premiers mois de 1937.				

La valeur du total des exportations s'élevait, en 1937, à 41.415.795 francs, au lieu de 11.642.000 francs en 1931.

Guadeloupe. — Tableau des exportations de la Guadeloupe, de 1931 à 1938 :

1931..	4.290 tonnes,	dont 4.224 à destination de la France.			
1932..	11.549	— —	11.482	—	— —
1933..	16.439	— —	15.930	—	— —
1934..	16.734	— —	16.731	—	— —
1935..	26.246	— —	25.818	—	— —
1936..	35.094	— —	35.088	—	— —
1937..	47.719	—			
1938..	29.288 tonnes (six premiers mois), contre 25.467 dans les six premiers mois de 1937.				

Les exportations de 1936 ont atteint la valeur globale de 63.764.000 francs, au lieu de 6.402.000 francs en 1931.

Martinique. — Tableau des exportations de l'île de 1931 à 1938 :

1931..	1.222 tonnes	à destination de la France.			
1932..	4.547	—	—	—	—
1933..	9.288	—	—	—	—
1934..	13.461	—	—	—	—
1935..	19.643	—	—	—	—
1936..	25.177	—	—	—	—
1937..	39.362	—	—	—	—
1938..	22.010 tonnes (six premiers mois), contre 20.357 dans les six premiers mois de 1937.				

II. — *Les nouvelles colonies.*

Côte d'Ivoire. — Les exportations ont commencé en 1930. Elles ont pris un développement plus marqué à partir de 1933 :

1930..	1,9 tonnes à destination de la France.				
1931..	9,8 — — — —				
1932..	13 tonnes, dont 12,8 à destination de la France.				
1933..	196 — — — —	178	—	—	—
1934..	1.614 — — — —	1.603	—	—	—
1935..	4.360 — — — —	4.339	—	—	—
1936..	6.612 — — — —	6.096	—	—	—
1937..	8.614 — — — —	7.944	—	—	—
1938..	5.791 tonnes (six premiers mois), contre 3.735 dans les six premiers mois de 1937.				

Leur valeur est passée de 2.000 francs en 1930 à 8.240.000 francs en 1937.

Les trois principaux centres d'exploitation sont, par ordre d'ancienneté, la région d'Abidjan, celle d'Agboville et, enfin, celle de Sassandra. L'espèce uniformément cultivée est la *Musa Sinensis*.

Les colons, habitués à suivre les principes de la culture extensive pour leurs plantations de café et de cacao, les appliquèrent à la banane ; ceci explique les faibles rendements obtenus dans les premières années.

Mais on n'a pas tardé à abandonner les coteaux qui se dessèchent trop rapidement et on plante, maintenant, en bas-fonds drainés et alimentés constamment en eau. L'emploi des engrais s'est, d'autre part, généralisé.

Le problème de la main-d'œuvre indigène semble malheureusement se poser avec acuité. La richesse de

la colonie a entraîné l'apparition d'un grand nombre d'exploitations différentes et la Côte d'Ivoire manque aujourd'hui de bras ; ceci est particulièrement ressenti par les producteurs de bananes, en raison du nombre élevé d'ouvriers que réclame la culture de ce fruit.

Cameroun. — Les régions côtières du Cameroun sont très propices à la culture du bananier. Les communications sont facilitées par l'existence de cours d'eau, navigables parfois jusqu'à 80 kilomètres de leur embouchure.

La *Gros-Michel* fut introduite dans le pays, en 1907, par une Société allemande de Hambourg, qui commença bientôt à faire quelques envois de farine et de figues de bananes. La guerre empêcha le départ des premiers chargements de fruits frais à destination de l'Europe.

C'est en 1932 que le Cameroun a pris place parmi les colonies exportatrices de bananes fraîches. Ses exportations se sont vite multipliées :

1932..	21 tonnes				
1933..	593	—			
1934..	1.871	—			
1935..	7.730 tonnes, dont	7.648 à destination de la France.			
1936..	16.865	—	—	16.306	—
1937..	24.134	—	—	21.399	—
1938..	13.551 tonnes (six premiers mois), contre 11.331 dans les six premiers mois de 1937.				

De 26.000 francs en 1932, leur valeur s'est élevée, en 1937, à 9.967.000 francs.

Guyane. — Les planteurs de Guyane avaient suivi

avec intérêt les progrès de l'industrie bananière aux Antilles françaises. L'un d'entre eux avait créé à l'Approuague, en 1927, une petite bananeraie de quatre hectares. Faute d'avoir été suivi par d'autres, cet essai était resté sans résultat pratique pour le pays.

C'est seulement en 1933 que la question entra vraiment dans sa première phase de réalisation. Une Société entreprit de vastes travaux de défrichement le long de la rivière de Montsinéry. Piqué tout d'abord par la curiosité, puis par l'intérêt que laissait entrevoir l'étude économique de cette culture, un petit groupe de planteurs décida de se mettre à l'œuvre.

Après examen, la Chambre d'Agriculture avait préconisé la culture des *Grandes Naines*, faciles à transporter et dont les conditions de végétation semblaient s'accorder particulièrement au climat et aux sols de la colonie. Au mois de mars 1932, 18.000 plants de cette espèce avaient été importés des Antilles françaises. Cet apport était indispensable ; les touffes de bananiers que l'on trouvait disséminées dans les jardins et les plantations étaient, en effet, généralement composées de variétés inutilisables pour l'exportation.

Les travaux de défrichement se poursuivirent activement, particulièrement au cours de l'été 1934. En octobre de cette année-là, 12.000 plants nouveaux furent commandés à la Martinique.

Mais les planteurs, disposant de moyens limités, ne purent complanter, en entier, les surfaces qu'ils avaient défrichées ; la brousse les envahit de nouveau et le découragement commença à gagner.

Jusqu'en février 1935, la situation resta tendue. A ce moment, le service de l'Agriculture céda aux planteurs une grande partie des rejets de sa pépinière, soit 10.000 plants fournis par les 2.500 souches-mères mises en terre en avril 1934. Puis, la Banque de la Guyane décida de soutenir financièrement le mouvement de plantation.

Grâce à ce dernier appui, 50.000 plants nouveaux purent être importés.

Les exportations à destination de la France ont commencé à la fin de 1935. Elles ont été successivement de :

En 1936.....	305 tonnes
— 1937.....	511 — (905.000 fr.)

Elles se sont élevées à 304 tonnes pour le premier semestre de 1938, contre 189 tonnes, dans le même temps, un an plus tôt.

Après s'être d'abord groupées autour des voies de communication qui aboutissent au Larivot, les cultures se développent maintenant à l'Approuague et à Saint-Laurent.

L'évacuation des récoltes jusqu'au lieu de chargement se fait par eau, ce qui présente le double avantage d'être fort économique et d'éviter aux fruits les mâchures par un transport sans heurt.

Syrie, etc. — A côté de ces colonies, que nous venons d'énumérer, il en est d'autres qui envoient en France des bananes en faible quantité, sans espoir que ces exportations intermittentes puissent s'accroître beau-

coup par la suite. Ce sont l'Algérie, Madagascar, l'Indochine et les Etablissements français de l'Océanie.

Une place spéciale doit être réservée à la Syrie, où l'on trouve quelques plantations sur la côte aux environs de Beyrouth. Marseille en a reçu, en 1935, 11 tonnes de bananes. Ce chiffre est devenu :

En 1936.....	57 tonnes
— 1937.....	20 —
1938 (premier semestre).	115 —

SECTION II

LE TRANSPORT MARITIME

Nous avons eu l'occasion de remarquer plusieurs fois que l'ancienne infériorité des planteurs français, vis-à-vis de leurs concurrents, avait été, pour une grande part, la conséquence des moyens de fortune, auxquels ils devaient souvent avoir recours pour le transport de leur récoltes vers la Métropole.

En 1930, avons-nous dit, la France ne possédait pas de navire entièrement aménagé pour recevoir des fruits. Seuls, certains courriers avaient quelques-unes de leurs cales munies d'installations appropriées.

La situation s'est heureusement transformée. Une flotte spécialisée a été créée ; elle compte aujourd'hui vingt-sept unités, dont l'âge moyen n'atteint pas cinq ans.

Cet important progrès a été réalisé grâce à la collaboration qui s'est établie, au sein du C. I. B., entre les

Compagnies de navigation, les planteurs et les commerçants. De leur côté, les Pouvoirs Publics sont intervenus pour réserver au pavillon français, par le décret du 28 juin 1935¹, le transport des bananes au départ des ports coloniaux et à destination des ports français. Un arrêté du même jour a toutefois prévu que des autorisations de déroger à cette obligation pourraient être accordées en cas de nécessité urgente ou bien si l'armement français manifestait des prétentions excessives, en profitant du monopole pour exiger des taux de fret abusifs.

I. — *Lignes des Antilles Françaises.*

Les Antilles françaises et la Guyane sont actuellement desservies par les navires de la Compagnie Générale Transatlantique et ceux de sa filiale, la Compagnie Générale d'Armements Maritimes.

Cette dernière a successivement acheté :

En 1933, le vapeur *Grande-Terre* (ex *Anatolian*), construit en 1931, d'une capacité de transport de 39.000 régimes,

Le vapeur *Petite-Terre* (ex *Donator*), construit en 1931, d'une capacité de transport de 33.000 régimes ;

En 1934, le vapeur *Basse-Terre* (ex *Lise*), construit en 1930, d'une capacité de transport de 37.000 régimes,

Le vapeur *Caravelle* (ex *Helga*), construit en 1932, d'une capacité de transport de 42.000 régimes,

1. Voir le texte de ce décret et celui de l'arrêté du même jour dans le *Journal Officiel* du 30 juin 1935, p. 6954.

Le vapeur *Martinique* (ex *Nina*), construit en 1933, d'une capacité de transport de 42.000 régimes.

La vitesse moyenne de ces bâtiments est de onze nœuds et demi. Elle leur permet d'effectuer dix rotations par an, en transportant au total 26.000 tonnes de fruits.

L'augmentation du trafic rendant cette flotte insuffisante, la Compagnie Générale d'Armements Maritimes a transformé, au cours de l'année 1935, deux moutonniers qui lui appartenaient, *Allier* et *Ardèche*, en bananiers et les a mis en service sous les noms de *Caraïbe* et *Marigot*. Ils peuvent emporter respectivement 59.000 et 59.500 régimes, et accomplir onze voyages par an à la vitesse de quinze nœuds.

En 1936, la même Compagnie a fait l'achat d'un premier navire à moteur, *Guyane* (ex *Dora*), construit en 1934, d'une capacité de transport de 50.500 régimes et d'une vitesse de treize nœuds.

Quand le décret du 28 juin 1935 fut signé, la Compagnie de Transports Isothermiques venait de mettre en service trois bananiers, construits au Danemark et en Suède, en 1935, et battant pavillon danois : *Fort-de-France*, *Fort-Richepanse* et *Fort-Royal*. Elle fut amenée à les céder à la Compagnie Générale Transatlantique, qui en a confié la gérance à la C. G. A. M. Chacun de ces bateaux emporte une charge de 73.000 à 74.500 régimes, à l'allure de quinze nœuds.

A la suite de toutes ces acquisitions ou transformations, le potentiel d'embarquement de la Compagnie atteignait près de 83.000 tonnes. Mais l'expérience mon-

trait que, pour couvrir leurs frais, les bateaux en service devaient être capables de faire onze voyages dans l'année en transportant, chaque fois, 50.000 régimes au moins. L'inégalité des vitesses des anciennes unités et des nouvelles rendait, d'autre part, impossibles les concordances d'horaire nécessaires pour éviter des arrivages trop rapprochés les uns des autres dans les ports de la Métropole. La Compagnie a donc été amenée à éliminer de ses services les navires trop petits ou trop lents. *Basse-Terre*, *Caravelle* et *Martinique* ont été successivement vendus. *Caraïbe*, *Guyane*, *Grande-Terre* et *Petite-Terre* sont maintenant réservés aux voyages supplémentaires, tandis que *Marigot* vient d'être remis en Méditerranée.

La C. G. A. M. a poursuivi parallèlement l'exécution d'un programme comportant la construction de quatre unités rapides, qui ont fait leurs premiers voyages au cours de l'année 1938. Ce sont le *Quercy* et l'*Estérel*, susceptibles d'enlever, l'un 59.000 régimes et l'autre 63.500 régimes ; le *Barfleur* et son sister-ship le *Maurienne*, qui emportent tous deux 65.000 régimes.

Un an avant l'entrée en ligne du *Quercy*, la C. G. A. M. avait acheté le m/s *Guadeloupe* (ex *Croisine*), construit en 1936, d'une capacité de transport de 71.500 régimes.

Le *Charles Plumier*, géré par la Compagnie Transatlantique pour le compte du Ministère de la Marine Marchande, complète cette flotte parfaitement homogène. Sa capacité de transport s'élève à 75.500 régimes.

II. — *Lignes de l'Afrique Française.*

Le service de nos colonies d'Afrique Occidentale et Equatoriale est principalement assuré par les navires des Chargeurs Réunis, ceux des Compagnies Fraissinet et Fabre, et ceux des Agences Maritimes Lesage.

Les Chargeurs Réunis relie Douala, Port-Bouet, Conakry et Dakar aux ports métropolitains de l'Atlantique, au moyen de six bateaux : le *Kindia*, propriété de la Compagnie de Transports Maritimes de l'A. O. F., qu'ils ont prise en gérance, le *Kolenté*, le *Kakoulima*, le *Kilissi*, le *Katiola* et le *Kita*.

Le *Kindia* a été mis en ligne en 1931, mais sa construction remonte à 1919 ; 23.000 régimes emballés trouvent place dans ses cales. Le *Kolenté*, le *Kakoulima* et le *Kilissi* sont, tous les trois, du même type ; les deux premiers ont été mis en ligne au cours de l'année 1933 et le *Kilissi*, au mois d'octobre 1934. Ils sont capables de transporter 42.000 régimes emballés. Le *Katiola* et le *Kita*, dont la capacité de transport atteint 45.000 régimes, ont été construits sur les mêmes principes que les navires de la série précédente ; toutefois, de notables améliorations ont été apportées à leurs aménagements. Ils ont été mis en service, l'un au mois de mars 1936 et l'autre un an plus tard.

En sus de ces navires spéciaux, la plupart des paquebots de la Compagnie ont maintenant une partie de leurs cales pourvues d'installations, qui leur permettent d'enlever de petits chargements de fruits : *Foucauld*,

3.700 régimes ; *Aurigny*, 11.300 ; *Belle-Isle*, 11.300 ; *Formose*, 12.300 ; *Groix*, 12.300 ; *Jamaïque*, 11.200 ; *Kerguelen*, 11.200 ; *Lipari*, 12.700.

De leur côté, les Agences Maritimes Lesage affrètent : à l'Armement Nicolardot, le *Félix-Henri* (36.000 régimes) qui a fait son premier voyage au mois de décembre 1933 ; à la Compagnie Franco-Coloniale de Navigation, l'*Alice-Robert* (38.500 régimes) livré en novembre 1934 ; à la Compagnie de Navigation Fruitière, le *Pierre-Claude* (36.000 régimes) mis en service en octobre 1935. Ces trois bateaux sont affectés à la ligne de Conakry à Nantes et Bordeaux.

Les ports méditerranéens sont alimentés par les navires des Compagnies Fabre et Fraissinet. Cette dernière avait fait construire, en 1934, le m/s *Iles-de-Loos* ; malheureusement, cette belle unité se perdit, au retour de son premier voyage, sur les roches de la côte marocaine. Moins de dix mois plus tard, la même Compagnie mettait en ligne le *Cap-des-Palmes* (43.550 régimes). *L'Edea*, appartenant à la Compagnie Fabre, est entré en service à la fin de l'année 1936 ; sa capacité de transport est à peu près semblable à celle du *Cap-des-Palmes*. Son sister-ship, le *Tamara*, battant pavillon de la Compagnie Fraissinet, a fait son premier voyage en avril 1937. Le *Benty*, enfin, construit en 1938, peut emporter 45.000 régimes emballés.

Il faut ajouter les compartiments spéciaux des paquebots *Hoggar* (7.060 régimes) et *Touareg* (7.050), de la Compagnie Fraissinet et *Banfora* (6.400 régimes) et *Canada* (5.410) de la Compagnie Fabre.

Le plus récent des bateaux fruitiers français est le *Victor-Schoelcher*. Il est la réplique du *Charles-Plumier* et appartient comme lui au Ministère de la Marine Marchande. La Société Générale de Transports maritimes à vapeur de Marseille, à laquelle il a été confié, le destine sans doute au service de la côte d'Afrique.

SECTION III

L'AMÉNAGEMENT DES PORTS

Le même souci d'économie, qui pousse à accroître la vitesse des navires bananiers, incite également à réduire la durée des escales en dotant les quais de débarquement d'un matériel moderne, susceptible d'assurer un prompt déchargement des fruits tout en les protégeant contre les intempéries.

Nos grands ports ont vite compris la nécessité où ils se trouvaient de s'équiper rationnellement. Le premier à s'engager dans cette voie fut Dieppe, bientôt suivi par Le Havre.

D'après un arrêté du 5 juillet 1938, l'importation en France des bananes fraîches, originaires ou en provenance des territoires relevant du Ministère des Colonies, peut être effectuée par les ports de Dieppe, Rouen, Le Havre, Nantes, Bordeaux, Marseille et Sète. En Afrique du Nord, les bananes sont principalement débarquées à Alger et Oran.

Au cours de l'année 1938, ces ports ont reçu :

Dieppe	54.296	tonnes.
Rouen	39.363	—
Le Havre	29.476	—
Marseille	23.943,6	—
Nantes	18.923	—
Bordeaux	15.855	—
Sète	1.613	—
Alger	3.534	—
Oran	1.040	—

Tous possèdent des installations plus ou moins parfaites ; nous décrirons celles de Dieppe et celles de Rouen, qui sont les plus importantes et les mieux comprises.

Dieppe. — C'est à sa situation géographique que Dieppe doit, sans doute, d'être le premier port bananier français. Les marchandises, qui y sont débarquées, peuvent être, en effet, rapidement dirigées sur Paris et les régions de l'Ouest et du Nord.

Les installations portuaires, réservées au commerce bananier, se trouvent sur le quai du Maroc, dans le bassin de Paris. Elles comportent essentiellement quatre norias, qui permettent de décharger simultanément deux navires. Ce dernier chiffre peut être doublé, pendant la bonne saison, grâce à l'aide supplémentaire de six portiques à deux chariots.

Les fruits sont entreposés dans trois hangars d'une superficie totale de 18.400 mètres carrés, sous lesquels sont établies des voies ferrées.

Rouen. — 1938, le port de Rouen a perdu, au profit

de Dieppe, la première place qu'il occupait un an plus tôt. Le trafic bananier y conserve cependant une grande importance.

Les installations comprennent deux hangars isothermes, où il est possible de stocker commodément 180.000 régimes. Les hangars sont desservis par quatre portiques automatiques de déchargement, qui prennent les régimes en cales et les conduisent à l'intérieur des magasins, sans qu'ils se trouvent jamais en contact avec l'air extérieur. Ces appareils, dont le débit horaire est de 1.500 régimes, déchargent entièrement, en deux jours, un bateau portant 90.000 régimes.

Il est également possible d'utiliser les grues à portée variable, qui constituent l'équipement général du quai. Les régimes sont alors enlevés sur des plateaux bâchés.

Sous les hangars mêmes, plusieurs voies ferrées et charretières permettent d'évacuer les fruits entièrement à l'abri. Le triage des bananes et leur expédition sont, d'autre part, facilités par l'emploi de tapis transporteurs mobiles.

TROISIÈME PARTIE

L'ORGANISATION ACTUELLE DU MARCHÉ

CHAPITRE PREMIER

LA CONFÉRENCE INTERCOLONIALE DE LA BANANE FRANÇAISE ET LA LOI DU 28 JUILLET 1937

A lire ce qui précède, on pourrait croire que, dès les premiers mois de 1937, le problème bananier était heureusement et définitivement résolu. A vrai dire cependant, il avait seulement changé d'aspect.

Pendant un certain temps, on avait pu s'employer sans dommage à déverser une production toujours plus abondante sur un marché prêt à la recevoir, puisqu'on lui retirait simultanément ses anciens fournisseurs. Mais les encouragements donnés à la culture du bananier avaient incité les colons à étendre sans cesse leurs plantations et l'instant approchait, où la production coloniale dépasserait les possibilités d'absorption du marché. La crise menaçait d'être d'autant plus grave que la consommation avait fléchi de 70.000 tonnes en trois ans et qu'il était impossible de garantir un renversement prochain de cette fâcheuse évolution. Nous avons déjà signalé ce phénomène et noté que, durant l'année 1934, la vente

des bananes avait été entravée par l'abondance exceptionnelle de la récolte fruitière en France. Mais ce fut là en quelque sorte une cause accidentelle et il y en eut de plus durables.

On a prétendu que c'était la conséquence de la politique de contingentement inaugurée en décembre 1931. Sachant que les contingents accordés furent longtemps très larges, trop larges même au gré des planteurs, la valeur de cette explication paraît contestable. Il en est de meilleures.

C'est d'abord la crise économique ; en entraînant la restriction des dépenses, elle devait atteindre particulièrement l'industrie bananière. En effet, le prix de vente de la banane restait élevé en raison des lourdes charges qu'elle supportait. La concurrence des autres fruits exotiques, particulièrement celle des oranges, s'en trouvait favorisée.

L'absence à peu près complète de publicité entre 1932 et 1934 eut sans doute aussi une grande importance. La banane s'était répandue grâce aux campagnes publicitaires menées par les Compagnies étrangères qui détenaient son commerce. Quand celles-ci, particulièrement la *Elders and Fyffes Ltd*, comprirent que la partie était perdue, elles cessèrent ces campagnes ; les consommateurs, n'étant plus encouragés à manger des bananes, en achetèrent naturellement moins.

Il faut bien dire enfin que, faute d'un contrôle suffisamment rigoureux de leur conditionnement, la qualité des fruits coloniaux était souvent restée médiocre.

Quoi qu'il en soit, les planteurs risquaient de se trou-

ver bientôt dans un grand embarras. Un remède à la situation aurait été de trouver des débouchés nouveaux à l'étranger, mais l'instant était peu favorable et le prix de revient de nos fruits généralement trop élevé. Il était donc nécessaire de discipliner la production pour l'accorder aux besoins de la consommation, sans rien négliger, bien entendu, de ce qui serait susceptible d'augmenter cette dernière.

Mais les intérêts en jeu étaient si nombreux et si différents que la réalisation d'un tel plan pouvait sembler impossible. Il impliquait, en premier lieu, une entente difficile entre les diverses colonies ; celles qui avaient montré la voie entendaient conserver intégralement le bénéfice d'une expérience chèrement acquise et les autres estimaient que leur développement ne devait pas être brutalement interrompu. Les intérêts des planteurs, attachés à produire des fruits savoureux mais fragiles, paraissaient d'autre part s'opposer à ceux de leurs concurrents occupés à cultiver des variétés plus grossières, mais de transport plus facile et par conséquent de prix moins élevé. Il était indispensable enfin, pour aboutir à des solutions raisonnables, de tenir compte de beaucoup d'autres éléments, comme la diversité des règles de conditionnement, les usages particuliers du commerce, les préférences de la clientèle, etc.

Pour tous ces motifs, aucune décision ne pouvait être prise sans un débat préalable, qui donnerait à chaque intéressé le moyen d'exprimer son opinion et de la confronter avec celle des autres membres de la profession. C'est pourquoi le *Comité interprofessionnel bananier*

décida de réunir une Conférence intercoloniale de la banane française, qui tint ses assises à Paris du 25 au 30 janvier 1937.

Cette initiative remporta un succès inespéré. La profession bananière tout entière répondit à l'appel qui lui était adressé, sans que se fussent produites les défections qu'on pouvait craindre.

La préparation de la Conférence avait été minutieuse. Une importante documentation avait, en particulier, été rassemblée pour aider les délégués dans leurs travaux.

Suivant la méthode en usage dans tous les congrès, les questions inscrites au programme furent d'abord soumises à l'examen de commissions spécialisées. Celles-ci élaborèrent un certain nombre de projets de résolutions et de vœux, qui emportèrent, après discussion, l'approbation unanime des délégués réunis en séance plénière.

Le premier et le plus important de tous ces vœux se rapportait à la loi du 7 janvier 1932. Le système institué à ce moment avait atteint son but en déterminant l'essor de la production coloniale. Le déclin des importations étrangères lui fit perdre peu à peu sa raison d'être. Il semblait donc que la prime dût être supprimée et, en même temps qu'elle, la taxe spéciale qui devenait une charge croissante pour les producteurs. La Conférence estima cependant que cette taxe, réduite à un taux modéré, pourrait utilement servir encore à financer le contrôle du conditionnement des fruits à l'arrivée en France et l'effort de propagande à poursuivre dans l'intérêt général de la profession.

Après bien des controverses, ce désir a été satisfait dans une large mesure par la loi du 28 juillet 1937¹ dont le rapporteur fut M. Taudière ; le taux de la taxe sur les importations de bananes fraîches, fixé jusque-là à 15 centimes par kilogramme, a été ramené par elle à 5 centimes. Ce chiffre est d'ailleurs le résultat d'une transaction ; la Conférence souhaitait, en effet, primitivement, qu'il ne dépassât pas 2 centimes, tandis que le Gouvernement proposait celui de 10 centimes avec l'intention d'assurer ainsi à certaines colonies des ressources destinées à faire face à divers travaux locaux intéressant le commerce bananier, tels que la création de routes desservant les plantations, la construction d'ouvrages d'art définitifs, etc...

L'affectation nouvelle du produit de la taxe est indiquée dans le décret du 19 novembre 1937², qui énumère les dépenses à couvrir désormais par ce moyen. Elles concernent essentiellement, suivant le vœu de la Conférence :

« 1° La propagande en faveur du développement de
« la consommation de la banane coloniale française,
« tant dans la Métropole et les territoires de la France
« d'outre-mer qu'à l'étranger ;

« 2° L'organisation de la vente sur les marchés métropolitains et extérieurs ;

1. *Journal Officiel* du 6 août 1937, p. 8850. Une seconde loi du même jour a supprimé la taxe spéciale de 60 centimes, perçue sur les bananes desséchées et farines de bananes, et porté les droits de douane applicables à ces produits à 112 francs par quintal au tarif général et à 86 francs au tarif minimum.

2. *J. O.* du 26 novembre 1937, p. 12911.

« 3° L'amélioration des conditions de production, de
« stockage, de transport tant maritime que terrestre... »

Nous nous occuperons dans le prochain chapitre des mesures prises en application de ce dernier paragraphe, en particulier du conditionnement des fruits et de l'organisation de son contrôle.

Le chapitre qui viendra ensuite sera consacré à l'extension de la consommation sur le marché intérieur par la propagande auprès des consommateurs éventuels. Nous y retracerons également la campagne menée par le C. I. B. contre les droits fiscaux qui grèvent le prix de vente de la banane.

En dernier lieu, nous traiterons brièvement de l'exportation des bananes françaises sur les marchés étrangers.

CHAPITRE II

LA RATIONALISATION DE LA PRODUCTION

SECTION I

LE CONTRÔLE DU CONDITIONNEMENT DES FRUITS

Les mesures prises en application de la loi du 7 janvier 1932 n'avaient pas entraîné une amélioration notable de la qualité des bananes coloniales. Sans doute, les gouverneurs des colonies exportatrices avaient-ils précisé les règles de conditionnement auxquelles devaient se conformer les planteurs ; mais les organismes locaux, chargés d'assurer le respect de ces règles, se contentaient partout, sauf en Guinée, d'un contrôle insuffisant¹. Pour combattre cette négligence préjudiciable aux intérêts des consommateurs métropolitains et à ceux des planteurs qui avaient accepté une stricte discipline, le Ministre des Colonies prit la décision de faire vérifier à l'arrivée de chaque bateau, si les bananes importées répondaient bien aux conditions exigées, en principe, au départ.

Ce contrôle supplémentaire fut institué par un arrêté

1. Cf. *supra*, p. 521.

du 12 janvier 1937¹, qui chargeait de son exercice des fonctionnaires spécialisés en matière bananière et désignés par le Ministre. Les vérifications, opérées inopinément par sondages, devaient faire l'objet de comptes rendus détaillés, adressés à la Direction des Affaires économiques du Ministère et communiqués aux colonies intéressées.

L'absence de sanction sévère pour les infractions commises nuisait à l'efficacité de ces dispositions, qui n'ont d'ailleurs pas tardé à être modifiées pour être mises en harmonie avec des textes de portée plus générale.

En quelques années, en effet, la production coloniale avait pris, dans tous les domaines, un tel développement qu'il était devenu indispensable d'imposer à l'ensemble des producteurs une discipline qui leur assurât des débouchés réguliers et stables et garantît aux consommateurs un produit homogène, de qualité saine et loyale. Cette préoccupation conduisit le Gouvernement à soumettre à la signature du Président de la République, le 27 août 1937, un décret autorisant notamment le Ministre des Colonies à « organiser, tant dans la Métropole que dans la France d'outre-mer, le contrôle du conditionnement des produits exportés des territoires relevant de son département, en fixer les cadres et en réglementer le fonctionnement² ». Le décret du 15 février 1938³, complété par le décret du 21 juin suivant⁴, répond à ce programme.

1. *Journal Officiel* du 14 janvier 1937, p. 579.

2. *J. O.* du 28 août 1937, p. 9877.

3. *J. O.* du 18 février 1938, p. 2033.

4. *J. O.* du 22 juin 1938, p. 7098.

Tous les produits assujettis à des règles de conditionnement sont désormais obligatoirement soumis, avant leur exportation, au service du contrôle du conditionnement au départ. Leur importation dans la Métropole et les territoires relevant du Ministère des Colonies ne peut plus être effectuée que dans les ports où existent des services de contrôle du conditionnement ; la liste de ces ports est, pour chaque produit, fixée par arrêté du Ministre des Colonies ou des chefs des administrations locales¹. Les manquements à ces formalités et aux autres dispositions des décrets précités seront réprimés « par une amende de 50 à 5.000 francs et par un emprisonnement de six jours à trois mois, ou par l'une « de ces deux peines seulement. En cas de récidive, « les peines d'amende et d'emprisonnement pourront « être portées au double. En outre, les produits faisant « l'objet d'une infraction devront être saisis et confisqués au profit de qui il appartiendra et la destruction « pourra en être ordonnée ».

L'établissement d'un contrôle effectif et muni de sanctions répond au vœu formulé par la Conférence intercoloniale de la banane. Mais le désir des intéressés était, d'autre part, que le Ministre des Colonies se bornât à donner son agrément aux contrôleurs, qui lui seraient proposés par le C. I. B. Cette solution n'a pas été admise. L'article 1^{er} du décret du 15 février 1938 décide, en effet, dans un souci d'impartialité, que les agents assermentés, chargés du contrôle « seront exclusivement choisis parmi

1. Pour les bananes, arrêté ministériel du 5 juillet 1938. Cf. *supra*, p. 84.

« des fonctionnaires en activité de service, offrant des
« garanties suffisantes de technicité, ou des anciens
« fonctionnaires qui devront avoir appartenu à l'un des
« cadres de l'agriculture ou de l'enseignement agricole
« de la Métropole ou des territoires d'outre-mer ». Le
décret du 21 juin a toutefois prévu que ces agents pour-
raient être secondés, sous la responsabilité et le contrôle
du chef de service, par des spécialistes ou des experts
ne remplissant pas les conditions précédentes, ou par
des représentants des Chambres de Commerce ou d'Agric-
ulture désignés par ces organismes.

Le rôle des contrôleurs est de veiller, à l'embarque-
ment et au débarquement, à la stricte exécution des
règles de conditionnement applicables à chaque produit.
Pour cela, ils ont libre accès à bord des navires et dans
les hangars ou magasins où sont entreposés les produits,
avant chargement ou après déchargement. Ils procèdent
aux opérations de vérification, soit par sondage, soit par
ouverture de tous les sacs, balles, colis, etc. Ils peuvent
aussi, avec l'agrément des exportateurs ou des produc-
teurs, se rendre sur les lieux d'emballage pour procéder
à toutes constatations utiles.

Les exportateurs et importateurs sont tenus de faci-
liser la tâche des agents chargés du contrôle, en mettant
à leur disposition le personnel nécessaire aux manipu-
lations et vérifications des produits, pour lesquels ils
sollicitent l'autorisation d'exportation ou d'importation.

Les organismes de contrôle disposent donc de moyens
d'investigation très complets. Quelques précautions ont
été prises pour éviter qu'ils puissent s'en servir de façon

arbitraire. C'est ainsi, tout d'abord, que les opérations de vérification sont publiques. En second lieu, le service du contrôle ne détient pas le pouvoir absolu de refuser l'autorisation d'exporter ou d'importer les produits présentés à son examen. Les décisions de cette sorte, avant leur exécution, doivent être obligatoirement confirmées par une Commission d'expertise, dont la composition varie évidemment suivant qu'elle siège dans la Métropole ou dans la colonie exportatrice. Elle comprend, dans le premier cas :

Un représentant du Ministre de l'Agriculture, président ;

Un représentant des producteurs ou importateurs ¹ ;

Un représentant de la Chambre de Commerce du port.

La Commission d'expertise, dans chaque colonie exportatrice, est composée de la manière suivante :

Le chef du service du contrôle, président ;

Un fonctionnaire du service de l'Agriculture ;

Un fonctionnaire des services économiques ;

Un représentant de la Chambre de Commerce ;

Un représentant de la Chambre d'Agriculture.

En outre, quand il s'agit d'importation ou d'exportation des bananes, ces commissions doivent être nécessairement complétées par un représentant de la Compagnie de navigation chargée du transport des fruits incriminés.

Nous bornerons là nos explications sur le fonctionne-

1. « Le représentant des producteurs ou importateurs est « désigné spécialement, pour chaque produit et pour chaque « colonie ou territoire intéressé, sur la proposition du Gouverneur » (décret du 21 juin 1938, art. 5 *bis*).

ment des organismes de contrôle, pour examiner maintenant les règles particulières de conditionnement imposées aux exportateurs coloniaux de bananes fraîches.

La Conférence intercoloniale de la banane avait demandé que « les arrêtés de conditionnement en « vigueur dans les diverses colonies soient unifiés le « plus rapidement possible, sous la seule réserve que « les règles édictées tiennent compte des différentes « variétés cultivées dans chaque colonie ». Du moment que le marché métropolitain était presque l'unique débouché de toute la production coloniale, il était en effet anormal de soumettre les fruits à des règles de conditionnement plus ou moins rigoureuses par la seule raison de leur provenance.

Le décret du 12 octobre 1937¹, conforme à ce désir de la Conférence, suscita pourtant de vives protestations de la part des planteurs, qui jugeaient trop sévères certaines de ses dispositions et d'autres malheureuses. Les critiques les plus violentes concernaient le pouvoir accordé au contrôle de classer les fruits en deux choix, différenciés par l'attribution aux lots de premier choix d'une vignette, dite « de qualité ».

Il était certainement inadmissible que le contrôle pût détenir un pouvoir discréditoire en cette matière. Mais le C. I. B. s'élevait également contre le principe même d'un classement des régimes de bananes. Il ne niait pas les excellents résultats de ce système appliqué aux fruits méditerranéens, mais affirmait la quasi-im-

1. *Journal Officiel* du 16 octobre 1937, p. 11690. Rectificatif au *J. O.* du 21 octobre, p. 11830.

possibilité de trouver des formules de triage et de calibrage susceptibles de convenir aux régimes, à cause de la trop grande diversité de leur apparence.

Bref, l'activité déployée par le C. I. B. fut telle que le décret du 12 octobre 1937, dont la mise en vigueur avait été retardée ¹, fut finalement abrogé et remplacé par le décret du 9 mars 1938 ². Ce dernier a apporté au précédent la plupart des modifications demandées. Il a cependant maintenu la vignette de qualité dont le décret du 15 février 1938 avait étendu l'emploi à tous les produits agricoles coloniaux. Mais les conditions d'attribution de cette vignette aux bananes ont été mieux précisées. Elle est maintenant réservée aux régimes satisfaisant exactement aux règles normales de qualité, de maturité, d'emballage et d'étiquetage et qui ont, en plus, un poids supérieur d'un certain chiffre au poids minimum exigé de tous les régimes exportés. Suivant les termes même de la circulaire ministérielle du 12 avril 1938, « le Département des Colonies a voulu « marquer ainsi, de façon très nette, la nécessité d'adopter des méthodes culturales telles que le poids des « régimes aille en augmentant, au lieu de diminuer ».

SECTION II

LE CONTINGENTEMENT INTERCOLONIAL

Craignant que le contrôle du conditionnement des

1. Par un décret du 31 décembre 1937.

2. *Journal Officiel* du 10 mars 1938, p. 2831. Rectificatif au *J. O.* du 12 mars, p. 2.991.

fruits ne fût pas un frein suffisamment puissant, la Conférence intercoloniale de la banane s'était souciée de chercher d'autres moyens de ralentir le développement des exportations coloniales.

Elle avait adopté dans ce but le vœu, présenté par les planteurs : « Qu'il ne soit plus accordé de concession « pour de nouvelles plantations dans les colonies non « encore exportatrices sur le marché métropolitain ¹. » Elle voulait ainsi prévenir les effets dangereux de l'engouement de beaucoup de colons pour une culture, dont ils attendaient des profits élevés.

Mais il était possible que la gravité de la situation réclamât un jour l'application d'un remède énergique. C'est pourquoi les membres de la Conférence furent invités à donner leur avis sur la limitation éventuelle des importations et leur répartition entre les diverses colonies suivant une proportion préalablement fixée. La question était épineuse, si bien qu'il fut décidé, d'un commun accord, de remettre à plus tard le moment d'y répondre. Le C. I. B. reçut simplement le mandat de « centraliser les résultats de la production et les perspectives d'exportation pour la campagne d'hiver en « vue de réunir, au début de septembre, les délégués, « mandatés des colonies intéressées, ayant les pouvoirs « nécessaires pour décider des mesures à prendre en « face de la situation ».

Cette assemblée restreinte siégea les 7 et 8 septembre

1. Elle y avait joint cet autre vœu : « Qu'il ne soit plus « accordé de concession sur terre française aux étrangers et « aux sociétés étrangères ».

1937. Après avoir confirmé l'ensemble des vœux émis par la Conférence de janvier, elle envisagea l'attitude à adopter en cas de danger pressant. Elle résolut à ce propos de renoncer au contingentement intercolonial en raison des difficultés inhérentes à son application ; elle repoussa également la proposition, déposée par le groupe des commerçants, de créer un fonds commun pour le rachat des bananes invendues et des bananes avariées.

Bref, tout le monde pensait que le seul moyen commode d'éviter l'encombrement du marché était de varier, selon les circonstances, la sévérité des règles de conditionnement. En pratique, le Ministre des Colonies serait sollicité, quand le besoin s'en ferait sentir, de signer un arrêté élevant ou abaissant le poids minimum des régimes à admettre par les organes de contrôle. Un point délicat ne put malheureusement être tranché. Les délégués de la Guinée désiraient que le Président du C. I. B. gardât la pleine liberté de saisir le Ministre au moment opportun. Le groupe des Antilles et de la Guyane s'opposait, au contraire, formellement à ce que de tels pouvoirs lui fussent octroyés. A son avis, le Président du C. I. B. devait avoir seulement l'initiative de convoquer des représentants mandatés par les colonies pour décider des mesures à proposer au Ministre. Le Cameroun, qui s'était abstenu dans le premier vote, donnait son adhésion à cette dernière formule ; mais la Guinée ne voulut pas céder. Ses délégués estimaient que le temps qui s'écoulerait avant une pareille réunion aggraverait inutilement la situation.

Ce désaccord est d'ailleurs resté sans conséquence néfaste. L'observation des règles ordinaires de conditionnement a suffi, en effet, à maintenir l'équilibre entre la production et la consommation, sans qu'il soit nécessaire jusqu'ici de recourir à des moyens exceptionnels.

SECTION III

LA COORDINATION DES TRANSPORTS

Dès les premiers temps de sa fondation, le C. I. B. s'était préoccupé d'assurer l'approvisionnement régulier du marché par une organisation méthodique des transports maritimes.

Au début de 1933, les compagnies de navigation conclurent, sous ses auspices, un accord aux termes duquel les zones desservies par les différents ports étaient réparties entre les deux groupes de colonies d'après le plan suivant :

A. O. F.....	{	Méditerranée.		Marseille.
		Atlantique...	{	Nantes. Bordeaux.
Antilles	{	Manche.....	{	Rouen. Le Havre.

Ce plan avait l'avantage de tenir compte des goûts de la clientèle accoutumée à recevoir, dans les régions de l'Ouest et du Midi, des fruits de type canarien et, un peu partout ailleurs, des bananes *Fyffes*. Mais il correspondait à un état déterminé du marché, qui s'est modifié avec les progrès de la production coloniale, et

il est rapidement devenu indispensable de le réformer.

Devant l'impossibilité de trouver une solution constante, le C. I. B. a pris l'initiative, au mois d'octobre 1935, de créer dans son sein un Comité de coordination des transports qui s'efforcera, à chaque moment, de tirer le meilleur parti des données instables de ce problème de l'approvisionnement.

Ce Comité a d'abord été composé de délégués des planteurs, des importateurs, des transporteurs maritimes et des grands réseaux de chemins de fer. Depuis la Conférence intercoloniale de la banane, sa composition a été élargie par l'admission de représentants des Pouvoirs Publics.

Le résultat actuel des travaux du Comité de coordination des transports peut être résumé dans le tableau ci-dessous :

Guadeloupe	: un navire tous les	7 jours sur	Dieppe.
Martinique	: — — — — 10	—	Rouen.
Guyane	: — — — — 20	—	{ Dieppe.
			{ Rouen.
Cameroun	: — — — — 10	—	{
Côte d'Ivoire	: — — — — 14	—	{ Le Havre.
Guinée	: — — — — 5/6	—	{ Nantes.
			{ Bordeaux.
Côte d'Afrique	: — — — — 7	—	{ Ports de la
			{ Méditerranée.

Dans cet horaire de base, sont intercalés les navires supplémentaires, dont le besoin se fait sentir.

CHAPITRE III

L'EXTENSION DE LA CONSOMMATION SUR LE MARCHÉ INTÉRIEUR

SECTION I

LA PROPAGANDE

En 1934, devant la baisse inquiétante de la consommation, il devenait urgent de reprendre l'œuvre éducative et publicitaire abandonnée par les compagnies étrangères importatrices de bananes. Le C. I. B. a d'abord consacré à cette activité un budget assez réduit.

Il a pu donner à sa campagne toute l'ampleur désirable, le jour où les différentes colonies ont accepté que le fonds de propagande soit constitué par un prélèvement sur le produit de la taxe spéciale avant sa transmission aux administrations locales.

Mais, de ce fait, à côté de ses ressources propres venant des cotisations de ses membres, le C. I. B. se trouvait disposer de fonds qui présentaient un véritable caractère de fonds publics. Son Président se refusant à ce qu'il y eut aucune confusion entre ces deux sources de revenus, un arrêté du 19 juin 1937¹ confia l'orga-

1. *Journal Officiel* du 24 juin 1937, p. 7138.

nisation et la direction de la propagande en faveur de la banane à un Comité rattaché au Ministère des Colonies.

Ce Comité est composé comme suit :

Président : Le Directeur du service intercolonial d'information ;

Vice-Président : Le Président du *Comité interprofessionnel bananier* ;

Un *Secrétaire Général*, avec voix délibérative, désigné par le Ministre ;

Membres : Un représentant de l'agence économique de l'Afrique Occidentale Française ;

Un représentant de l'agence économique des colonies autonomes et territoires africains sous mandat ;

Huit représentants du *Comité interprofessionnel bananier* (à savoir : trois planteurs, trois négociants, deux transporteurs) ;

Un représentant du Syndicat général des négociants en fruits et primeurs ;

Un représentant de l'Institut colonial ;

Un représentant de l'Union coloniale française.

La Direction des Affaires économiques du Ministère des Colonies est également représentée aux séances du Comité, et le Service intercolonial d'information met à sa disposition le personnel nécessaire à son fonctionnement.

Les délibérations du Comité ne sont valables que si les trois quarts au moins de ses membres sont présents. D'autre part, son président a toujours la faculté de s'opposer à l'exécution d'une décision. Dans ce cas, il doit

porter la question devant le Ministre des Colonies qui statue en dernier ressort.

L'impartialité du Comité est assurée par l'interdiction qui lui est faite de consentir, sous quelque forme que ce soit, une dépense de propagande ou de publicité en faveur de ses membres ou de l'un des groupements auxquels ils appartiennent ou dans lequel ils ont des intérêts.

Le fonctionnement d'un tel organisme ne va pas sans occasionner des frais quelque peu excessifs. En outre, il est bien évident que les méthodes administratives sont difficilement compatibles avec la rapidité d'action et la souplesse dont il devrait être doué.

Quoi qu'il en soit, la consommation annuelle par habitant est remontée de 36 bananes en 1935 à 41 bananes environ. Voici les chiffres des importations totales au cours de ces dernières années :

1935.....	154.349 tonnes.
1936.....	174.500 —
1937.....	176.525 —
1938.....	178.398 —

La France reste au troisième rang parmi les pays importateurs, loin derrière les Etats-Unis, où la consommation par tête atteint près de 100 bananes, et même derrière la Grande-Bretagne.

SECTION II

LA CAMPAGNE CONTRE L'OCTROI

La diffusion de la banane serait plus facile, si son prix de vente au détail était moins élevé. Il se maintient

entre 40 et 70 centimes la pièce, suivant les régions, et reste à peu près stable malgré les variations des cours dans les ports d'arrivée. Ces cours oscillent actuellement entre 0 fr. 75 et 3 fr. 25 le kilogramme, sans que la moyenne annuelle dépasse 2 fr. 50.

Les cours désastreux profitent donc uniquement aux intermédiaires. Mais rien n'a été fait pour empêcher qu'ils ne réalisent des bénéfices abusifs.

Les organismes professionnels ont, au contraire, cherché à obtenir la suppression, ou tout au moins la réduction, des droits d'octroi exagérés qui frappent les bananes dans beaucoup de villes, notamment à Paris.

L'inscription des bananes au tarif de l'octroi de Paris date de 1918. Les droits perçus à cette époque étaient de 5 francs par quintal. Ils ont été successivement portés à 15 francs en 1920, 35 francs en 1925 et 75 francs depuis 1927. L'ensemble des fruits exotiques sont d'ailleurs tenus d'acquitter ces mêmes droits, à l'exception des oranges et des mandarines, soumises au paiement d'un droit de 50 francs seulement, après avoir même bénéficié pendant plusieurs années d'une exonération complète. Cette mesure de faveur était d'autant moins compréhensible, qu'elle fut prise à un moment où la majeure partie des oranges et des mandarines consommées en France étaient d'origine espagnole.

Il est normal que le commerce bananier se soit élevé contre une différence de traitement qu'il ressent particulièrement. Deux raisons font, en effet, des droits d'octroi, une charge plus lourde pour les bananes que pour les autres fruits.

La première est que ces droits sont calculés sur le régime entier, sans déduction du poids de la hampe qui représente 15 à 20 % du poids total. D'autre part, il arrive souvent que les bananes soient encore vertes lors de leur entrée dans Paris. Avant d'être mises en vente, elles séjournent dans une mûrisserie, où elles perdent par dessiccation 5 à 10 % de leur poids antérieur. Finalement, on peut évaluer à 10 centimes le montant des droits supportés par chaque fruit vendu au détail.

Les premières démarches du C. I. B. auprès du Conseil Municipal de Paris aboutirent, en 1933, au vote d'une délibération qui prévoyait, dans le cas des bananes, un abattement de 15 % sur les poids présentés à l'octroi. Cette amélioration demeura théorique, car elle était subordonnée à l'application d'une nouvelle tarification des huiles lourdes de pétrole qui ne vit jamais le jour.

Le C. I. B., poursuivant sa campagne, ne laissa passer aucune occasion de démontrer l'absurdité et la mal-faisance des droits d'octroi. Il ne manqua pas de le faire devant la Conférence économique impériale, et on put croire que ses doléances avaient été entendues. La proposition suivante fut, en effet, déposée le 12 février 1935, au nom du Groupe colonial du Conseil Municipal de Paris : « Les bananes en régime seront exonérées de
« tout droit d'octroi. En cas d'impossibilité de suppres-
« sion complète de ces derniers, les droits d'octroi sur
« les bananes en régime seront réduits à 35 francs les
« 100 kilogrammes. S'il y a lieu, une surtaxe compensa-
« trice sera appliquée aux oranges. » Cette proposition n'aboutit pas, non plus que celles qui suivirent les « jour-

nées de l'octroi » organisées à Paris, fin novembre 1935, sous la présidence du Président du C. I. B.

Aujourd'hui, les oranges sont inscrites au tarif de l'octroi, bien qu'à un taux réduit, mais d'autres fruits, comme les pommes et les poires d'Amérique, sont encore exonérés. On ne saurait reprocher aux importateurs de bananes de trouver injuste le maintien de cette inégalité.

CONCLUSION

Les derniers chapitres de cet ouvrage montrent que l'œuvre accomplie en sept ans, pour considérable qu'elle soit, a besoin d'être parachevée.

Sans doute, sur les points essentiels, la victoire la plus complète est-elle définitivement acquise, mais l'organisation de la vente dans la Métropole est toujours imparfaite et le commerce d'exportation encore à ses débuts. Or, la consommation intérieure atteindra peut-être bientôt sa limite et, à moins de découvrir à la banane des usages industriels rémunérateurs, le développement futur du commerce bananier français est lié à son expansion sur les marchés étrangers.

On doit reconnaître aussi, sans diminuer en rien le mérite du C. I. B., que sa tâche a été facilitée, durant ces dernières années, par la guerre d'Espagne. Après la fin de ce conflit tragique, les exportations de fruits espagnols reprendront sans doute leur ancienne importance. On peut espérer que le marché français leur restera fermé, puisque la production coloniale suffit maintenant, en toute saison, à ses besoins. Mais la lutte sera vive sur les autres marchés européens et il serait bon

que nos planteurs devancent leurs concurrents canariens.

Un décret du 29 décembre 1938¹ leur donne à ce sujet un appui précieux en prescrivant que les fonds disponibles des comptes spéciaux de la banane seront employés, dans chaque colonie, à des prêts ou subventions aux organismes coopératifs de production et de vente. Ces organismes répartiront les sommes, qu'ils auront reçues, entre leurs adhérents, au prorata des quantités de bananes expédiées par ceux-ci ailleurs que sur le marché de la Métropole. Il y a là sans doute l'ébauche d'un système plus complet de primes à l'exportation, susceptible d'avoir d'heureuses conséquences.

Les groupements professionnels s'occupent actuellement de prospecter les divers pays où les bananes françaises ont quelque chance de trouver place. Les planteurs guinéens ont récemment tenté d'exporter une partie de leur production en Grande-Bretagne. Cet essai restera probablement sans lendemain, car il est peu vraisemblable que la *Elders and Fyffes Ltd* soit disposée à se laisser concurrencer sur son propre terrain, après avoir été évincée du marché français.

*

* *

Le commerce bananier français a pris son essor le jour où les planteurs de toutes les colonies ont accepté de poursuivre une action commune.

1. *Journal Officiel* du 31 décembre 1938, p. 14911.

On peut regretter que leur union soit devenue moins étroite depuis que leur situation s'est améliorée.

Une scission s'est, en effet, produite récemment au sein du *Comité interprofessionnel bananier*. Les planteurs de la Guinée, éprouvant quelque amertume d'être dépassés par ceux des Antilles, ont fondé un groupement qui, sous le nom d'*Association bananière des colonies françaises*, se propose un but parallèle à celui du C. I. B.

Il est souhaitable que cette mésentente reste passagère, car elle risquerait, en se prolongeant, d'entraîner l'apparition de difficultés nouvelles.

Vu :

Le Président de la thèse,

ROGER PICARD.

Vu :

Le Doyen,

GEORGES RIPERT.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

G. ROUSSY.

BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES

BOONE (R. C. P.). — *Le Bananier*. Société d'éditions maritimes et coloniales, Paris, 1926.

CANDOLLE (A. DE). — *Origine des plantes cultivées*. Bail· lière, Paris, 1883.

CARSOW (M.). — *Quelques aspects du commerce impérial de la France*. Librairie orientaliste Paul Geuthner, Paris, 1935.

CONFÉRENCE ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE ET D'OUTRE-MER. — *Rapports généraux et conclusions d'ensemble*, 2 vol. Larose, Paris, 1935.

EXPOSITION COLONIALE INTERNATIONALE. — *Congrès des produits spécifiquement coloniaux*. Quinzaine nationale de la production agricole d'Outre-mer, Paris, 1931.

KERVEGANT (D.). — *Le bananier et son exploitation*. Société d'éditions maritimes et coloniales, Paris, 1935.

REYNOLDS (P. K.). — *The story of the banana*. United Fruit C°, Boston, 1925.

II. — PÉRIODIQUES

L'Agronomie coloniale.

La Banane française. — Bulletin de l'Association bananière des colonies françaises.

C. I. B. — Bulletin d'informations du Comité interprofessionnel bananier.

L'Economiste européen. — Supplément colonial.

Institut colonial du Havre. — Bulletin mensuel.

Je sais tout.

Journal du commerce.

Journal de la Marine marchande. — Numéros spéciaux sur la Marine marchande en 1937 et les Ports français

Revue générale du froid.

Revue internationale des produits coloniaux.

Revue des questions coloniales et maritimes.

III. — DOCUMENTS OFFICIELS

Journal officiel de la République française.

Journal officiel des territoires du Cameroun.

Journal officiel de la Côte d'Ivoire.

Journal officiel de la Guadeloupe.

Journal officiel de la Guinée.

Journal officiel de la Guyane.

Journal officiel de la Martinique.

Tableau général du Commerce extérieur.

IV. — DOCUMENTATION COMMUNIQUÉE PAR LE C. I. B.

Rapports et correspondance.

TABLE DES MATIÈRES

	ages.
INTRODUCTION	1
CHAPITRE PRÉLIMINAIRE. — Notions générales	5
<i>Section I.</i> — La banane et le bananier	5
<i>Section II.</i> — Le commerce de la banane et sa technique.....	9

PREMIÈRE PARTIE

Le marché français jusqu'en 1932.

CHAPITRE PREMIER. — Aperçu hitsorique et statistique.....	17
<i>Section I.</i> — Les premières importations.....	17
<i>Section II.</i> — L'après-guerre	19
CHAPITRE II. — Les Compagnies étrangères en France.....	23
<i>Section I.</i> — La <i>Elders and Fyffes Ltd.</i>	23
<i>Section II.</i> — Les Syndicats canariens	25
CHAPITRE III. — La banane coloniale.....	28
<i>Section I.</i> — Antilles	28
1. Guadeloupe	31
2. Martinique	34
<i>Section II.</i> — Guinée.....	37

DEUXIÈME PARTIE

L'essor de la production coloniale.

CHAPITRE PREMIER. — L'action des Pouvoirs publics	43
<i>Section I.</i> — Les thèses en présence	43
<i>Section II.</i> — La protection de la production coloniale	47
1. Le décret du 9 décembre 1931	47
2. La loi du 7 janvier 1932	49
3. Le décret du 27 avril 1935	54
4. Le décret du 21 décembre 1935	58
CHAPITRE II. — L'organisation professionnelle.....	61
CHAPITRE III. — Les résultats	69
<i>Section I.</i> — La production.....	71
1. Les anciennes colonies	71
2. Les nouvelles colonies.....	74
<i>Section II.</i> — Le transport maritime.....	78
1. Lignes des Antilles Françaises.....	79
2. Lignes de l'Afrique Française	82
<i>Section III.</i> — L'aménagement des ports.....	84

TROISIÈME PARTIE

L'organisation actuelle du marché.

CHAPITRE PREMIER. — La Conférence intercoloniale de la banane et la loi du 28 juillet 1937.....	87
CHAPITRE II. — La rationalisation de la production...	93
<i>Section I.</i> — Le contrôle du conditionnement des fruits.....	93

TABLE DES MATIÈRES	119
<i>Section II.</i> — Le contingentement intercolonial .	99
<i>Section III.</i> — La coordination des transports ..	102
CHAPITRE III. — L'extension de la consommation sur le marché intérieur.....	104
<i>Section I.</i> — La propagande	104
<i>Section II.</i> — La campagne contre l'octroi	106
CONCLUSION.....	110
BIBLIOGRAPHIE.....	113

IMPRIMERIE
MÉRISSEY
:: ÉVREUX ::